

# RICHARD BACH

AUTOR DE *JUAN SALVADOR GAVIOTA*



# VIAJES CON PUFF

«Si queremos que en nuestra vida haya aventura,  
nadie, salvo nosotros, va a proporcionárnosla.»



# VIAJES CON PUFF

Richard Bach

Traducción de Juanjo Estrella



## Créditos

Título original: *Travels with Puff*

Traducción: Juanjo Estrella

Edición en formato digital: junio de 2014

© 2013 by Richard Bach

Photographs copyright © 2013 by Dan Nickens

© Ediciones B, S. A., 2014

Consell de Cent, 425-427

08009 Barcelona (España)

[www.edicionesb.com](http://www.edicionesb.com)

DL: 9717-2014

ISBN: 978-84-9019-767-7

Conversión a formato digital: [www.elpoetaediciondigital.com](http://www.elpoetaediciondigital.com)

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.

## VIAJES CON PUFF

## Por si no te lo crees



Yo no lo sabía mientras lo escribía, pero *Viajes con Puff* ha acabado siendo un relato tarareado sobre la canción principal que es mi breve paso por este planeta. Esa misma canción la compartimos no sé cuántos centenares de millones de personas: ¿En qué consiste ser libre, y cómo expreso mi libertad para escoger mi propia vida, todos los días?

Aquellos de nosotros que van por libre, nuestros viajeros errantes, nuestros exploradores, nos ofrecen ejemplos constantes. ¿Dispuestos a renunciar a las convenciones, dispuestos a apartaros de la seguridad visible para abrazar la invisible, o la falta absoluta de seguridad? ¡Adelante, aventureros que vais por libre, seguid por donde vais!

Yo no. Yo no voy por libre. Los únicos méritos que podrían convertirme en «disidente» son dos: no llevo corbata y nunca en mi vida me he puesto un esmoquin. Es más, con desafiante tozudez declaro que no pienso vestirme con ninguna de esas dos prendas mientras viva, aunque ello no me acredita como disidente de primera división.

Por ello hay quien sospecha que, en mis libros, retuerzo la verdad, que juego con ella, cuando no la quebranto.

No tengo la menor duda de que el presente relato también será sometido a las mismas consideraciones, que diréis que me lo he inventado. Antes incluso de conocer a Sapo, o al propio *Puff*, supe que otros desconfiarían de que esos encuentros se hubieran producido en realidad, que cuestionarían que cualquier cosa de las que figuran en esas páginas fuera algo más que el producto de un escritor ocioso, elevándose medio palmo por encima de su almohadón de plumas para poner por escrito lo que había imaginado.

Pues métete en la modesta cámara de mi teléfono móvil y encontrarás las primeras pruebas provisionales: fotos. Y después conoce a Dan Nickens y a su alma gemela, su propio hidroavión experimental, hermano de *Puff*, y a su supercámara, una Canon EOS 5D Series II Full Frame CMOS Digital Single Lens Reflex Compact Body, para captar mejor la verdad de todas y cada una de las palabras, de las aventuras de todos los días sobre las que muy posiblemente estés a punto de leer.

El destino nos unió en este vuelo y, por el amor que te tengo, querido lector, para demostrarte de una vez por todas todos los acontecimientos, todas las ideas que aparecen en las páginas siguientes o en las pseudopáginas de tecnología avanzada de tu *e-book*, son ciertas... ¡he aquí las fotografías que lo demuestran!

En este libro la aventura no es indómita sino tranquila, una aventura de esas que todo el mundo puede probar, casi con total certeza. Aquí no se le pide a nadie, de manera irrenunciable, que muera en el intento.

Hace algunos años, alguien me preguntó si era libre, y lo hizo mostrándome una de esas camisetas en las que puede leerse la inscripción: «¿Eres libre? Pues agrádecécelo a

un veterano de guerra.»

Aquí, con algo de retraso, por medio de dos pequeños hidroaviones y un continente inmenso como diez mil horizontes, va mi respuesta.

**Richard Bach**

## El encuentro

**T**e acuerdas de *El viento en los sauces*?

Y ¿te acuerdas de que en aquella historia aparecía Sapo, el entusiasta Señor de la Mansión del Sapo? Seguro que a ti no te parecía... excéntrico, ¿verdad?

A mí tampoco.

La primera vez que veía un automóvil, su fascinación ante aquella máquina... tú no la llamarías «obsesión», ¿verdad?

Yo tampoco.

Y entonces llegaba el día en que Sapo veía un aeroplano, y por él abandonaba el automóvil como si se tratara de una cafetera vieja. El suyo no era más que un deseo natural de probar la libertad que comporta volar sobre la tierra, ¿verdad?

Solo eso.

Sapo lo decía mejor de lo que yo seré capaz de expresarlo nunca: «No hay libertad sin independencia, amigos míos. No hay libertad sin romper las cadenas del Otro que tira, que obliga, que decide mi vida en contra de mi voluntad.»

Allí, plantado en su imponente mansión, se dirigía a sus amigos, Rati, Topo y Tejón, y a mí: «¡Libertad, digo! ¡La libertad es vivir no como otro dice que debo vivir, sino ser fiel a mi espíritu desencadenado!»

«¡Oíd, oíd!», exclamamos los cuatro, de acuerdo con él, golpeando la mesa con las patas bien abiertas hasta que la cubertería de plata tintineó.

La verdad de Sapo era la mía. Cuando finalmente nos ganamos la independencia, ¿qué hacemos con la libertad que esta nos trae? ¿Vivir según las reglas de otros? Para mí, no hay nada más independiente que una máquina voladora, nada más libre que un aeroplano, un aeroplano tan parecido al bimotor de Sapo que este podría pilotarlo con los ojos cerrados.

¡Y no estamos hablando de Antes, de Hace Mucho Tiempo; estamos hablando de Ahora!

De modo que, así persuadido ayer, me he comprado un aeroplano.

## El anuncio



2008 SEAREY 9125 73 Horas de vuelo (fuselaje y motor) • SE VENDE A QUIEN LO CUIDE BIEN • Se trata de un Searey «clásico» mejorado con actualizaciones de Searey LSX: Generadores de vórtices, fijaciones de riostros, pletinas de rueda de cola y mamparo mejorados con la versión LSX. Casco de carbono clase C, motor Rotax 91 ULS 100 HP, tren de aterrizaje eléctrico, flaps eléctricos, frenos hidráulicos w/lantas Hegar 6.00 x 6, Propulsor lvo de 3 aspas, Depósito de combustible de 26 galones, Alternador Exterior de 40 amperios, enfriador de aceite, luces de navegación/estroboscópicas Wheeler • Contacto: Jim Ratte - RECREATIONAL MOBILITY, Malabar, Florida USA • Teléfono 321-253-9434; <http://www.seareyspecialist.com>

A mí, todos estos tecnicismos me resultan familiares, algo normal después de toda una vida en contacto con aviones. Y se me ocurrió que aquel aparato, tan parecido al de Sapo... Bueno... que yo podría cuidarlo bien.

Llamé a Jim Ratte (que se pronuncia «Rati», como el fiel amigo de Sapo), al número 321-253-9434, y él descolgó y dijo: «¿Diga?», y yo le dije: «¡Yo lo cuidaré bien!»

¿A que es precioso? Sí, sí, es una hidrocanoas: vuela por el aire, aterriza en tierra y flota sobre el agua. Conviene tener presente una cosa sobre esos aviones: si vas a aterrizar, es decir, a posarte sobre tierra, despliega el tren de aterrizaje; si vas a hacerlo sobre agua, es decir, a amarar, levanta las ruedas. En cualquier avión anfíbio, si se te ocurre amarar con el tren de aterrizaje bajado, oírás un chasquido monstruoso, y casi todos tus insultos y maldiciones los pronunciarás ya sumergido. De todos modos, a mí se me da bastante bien comprobar que las ruedas estén levantadas antes de amarar, hasta ahí llego.

Pero existe una dificultad menor, un detalle sin importancia. Mi nueva adquisición vive en un hangar de Florida, a 2.800 millas de distancia en línea recta de mi lugar de residencia, en el estado de Washington. Así pues, tendré que cruzar el continente de punta a punta para regresar a casa, recorriendo 3.400 millas, pues yo no puedo ir en línea recta, y además todavía es invierno en las montañas, hay nieve y vientos de los que un avión pequeño debe huir como de un zombi a medianoche.

He aquí un ejemplo perfecto de Pensamiento (redoble de tambores y címbalos) que cambia mi mundo cotidiano, tridimensional, el niño de mi pasado iluminado por visiones, que irrumpe en mi vida, que me arrastra hacia sus pasiones una vez más: «¡Aventura! ¡Novela! ¡La vida al límite!»

Si has leído *Crónicas de los hurones*, ¿te suenan de algo esos gritos de guerra? ¿No oyes cómo se agitan ya en el mundo de los hurones?... Budgeron, Strobe y Cheyenne,

Stormy y Bethany. Sobre todo el de Bethany porque, si nos aceptaran, el pequeño hidroavión y yo tal vez pudiéramos volar con el Servicio de Rescate de los Hurones de la Base Maytime de FRS, que no queda tan lejos de nuestra casa. Con el SeaRey podríamos volar sobre el Bote de Rescate de los Hurones de Bethany, el J-101 Resolute, y yo sobrevolaría su misión para salvar a los animalillos que estuvieran en peligro en el mar.

Aprenderé a pilotar el aparato con la ayuda de un instructor, me familiarizaré con él y después pasaré unas semanas volando para traerlo hasta mi casa. ¿Quién sabe? ¡Tal vez otro piloto me acompañe en su propio avión!

Practicaré todos los días, personalmente, la clase de libertad que se nos ha concedido a todos: vivir como queramos. El SeaRey puede llegar casi a todas partes, prácticamente en cualquier momento. Esa es toda la libertad que pido, llevarlo donde yo quiera.

Si alguna lección he aprendido a lo largo de mis días, es esta: Todos decidimos cuál es nuestro tablero y cuál es nuestro patio de juegos, todos decidimos el escenario en el que jugaremos.

Yo escojo el cielo. ¿Existe alguien, además de mí mismo, que pueda impedirme ir hasta allí, vivir como quiera? ¿Quién va a detenerme? Yo digo que nadie.

Y pretendo averiguar si es cierto.

## Del pensamiento frágil al mundo de las apariencias

El cambio de hora todavía me desorienta un poco tras el largo vuelo comercial hasta Orlando, donde he llegado antes del amanecer, pero ya empiezo a recuperarme en Florida. Al bajarme del avión, he conducido directamente desde el gran aeropuerto de Orlando hasta el pequeño aeródromo de Valkaria, donde se encuentra el hangar del SeaRey, en la costa atlántica.

Lo primero que quiero decir es que se llama Tres Cuatro Seis Papa Eco.

Lo segundo es que es un hidroavión precioso.

Y lo tercero, que estoy loquito con él.

Pero me temo que el sentimiento no es mutuo.

Primera caricia, mis dedos sobre su sedoso fuselaje de fibra de vidrio. Hola, avioncito, le he dicho con el pensamiento, a modo de presentación cortés.

No he obtenido respuesta, pero sí una sensación incómoda de retraimiento:

*No me toques. Vete.*

—¿Jim? —le he preguntado al hombre que lo había construido—. ¿Hay algún problema?

—Lo ha notado, ¿verdad? —dijo él.

—Nunca había tenido esa sensación. ¡Un avión asustado de mí!

Él le acarició un ala como habría acariciado el flanco de un poni temeroso.

—Su primer propietario lo hizo amarar con las ruedas en el agua.

Torcí el gesto.

—Pero volaba ligero, y el viento era fuerte, y por eso cuando impactó iba despacio. No quedó destrozado, y ha podido reconstruirse.

—Ha dicho el primer propietario. ¿Ha habido un segundo?

Él asintió, con la mano todavía apoyada suavemente en el ala. Tranquilo, pequeño, no pasa nada.

—El segundo propietario estaba convencido de que no le hacía falta practicar antes. Creía que podría pilotarlo sin problemas

Guardó silencio, recordando.

—¿Y no fue así? —le pregunté.

—No exactamente. Chocó contra un árbol después de despegar, con el ala izquierda. Le dio con bastante fuerza. Una vez más, volvimos a reconstruirle el ala. Pero a ese propietario ya no le gusta el avión. Ya no lo quiere.

Las dos últimas veces que los propietarios lo habían saludado había sido

inmediatamente antes de estrellarse con él. ¿Temeroso de un tercer dueño? ¡No me extraña!

Horas conversando sobre el SeaRey, hablando con Jim mientras terminaba de instalarle los carburadores con calefactores que yo quería que tuviera. Después, simplemente sentado en silencio en la cabina, acostumbrándome a ella, a las teclas y los indicadores, a la vista que tendría desde el aire. Y después más charla con mi instructor, y finalmente salimos a volar.

No hace falta entrar en detalles técnicos, baste con decir que agradecí la formación recibida a bordo del pequeño aeroplano, de varias horas el primer día.

En ningún momento se me ocurrió pensar que estuviera haciendo una locura al adquirir un avión experimental fabricado por un aficionado. Si llegaba a saber quién era, si aprendía a pilotarlo bien, ¿podríamos llegar a ser amigos? ¿Podríamos llegar a volar no separados, con los dientes muy apretados, sino elevándonos algún día hasta esa libertad radiante que yo veía, volar hasta allí los dos juntos, cada uno contento por el otro?

Si alguna lección he aprendido a lo largo de mis días, es esta: *Toda dichosa esperanza es posible, de un modo u otro, cuando conservamos el entusiasmo y el amor en el corazón.*

## La curva del aprendizaje

**D**e nuevo en la habitación del hotel, y el pequeño SeaRey a salvo en su hangar, así que ya sabéis que la avioneta y yo hemos sobrevivido al segundo día de formación.

Qué cosa más rara ver cómo aprende mi yo interior, acostumbrarme a lo que apenas ayer me resultaba extraño e incómodo. No se parece a ningún otro avión que haya pilotado, rápido y ligero en el aire, un revoloteo constante de novedades que aprender.

Es pequeño, tan pegado al suelo como una tumbona de jardín en la pista de aterrizaje, el asiento del piloto reclinado en vez de recto, la palanca de mando a mi derecha, y no a mi izquierda, interruptores eléctricos para accionar el tren de aterrizaje y los flaps, en lugar de las palancas con las que estoy familiarizado.

Y, curiosamente, no resulta fácil pilotarlo... sensible como un diente de león, no responde bien a una mente acostumbrada a aviones más pesados. Los primeros despegues fueron bruscos y erráticos, y los aterrizajes tan malos o más (los pilotos los llamamos «choques controlados»). ¿La parte positiva? Ha demostrado ser lo bastante resistente como para sobrevivir a un aprendiz de piloto.

Con la práctica, los aterrizajes han mejorado, se han hecho más suaves, pero no estoy contento con ellos, ni contento conmigo mismo. El avión ha de pilotarse con pulso de cirujano; y yo he estado pilotándolo con pulso de carnicero.

Hoy mi instructor respiraba más tranquilo. Cuando realizábamos otra aproximación para aterrizar, no parecía pensar que su vida estuviera tan en peligro como ayer, durante aquellos primeros descensos espantosos. Estaba alerta como un gato, claro está, dispuesto a agarrar los mandos si yo perdía el control del todo, si yo, por algún motivo, me ponía boca abajo tras un amago de aterrizaje con rebote incluido y gritaba: «¡TOMA!». Aunque tenía la sensación de que le parecía menos probable que algo así fuera a suceder.



Despacio, sí, demasiado despacio, empezaba a cogerle en tranquilo al avión, a soltarme, Richard, por el amor de Dios, adáptate tú a él en vez de obligarle a él a adaptarse a ti. Es robusta, pero es una avioneta ligera, ligera, ligera.

A la hora de aprender a pilotar un hidroavión anfibia, casi toda la práctica consiste en aterrizar o en amarar. Eso es así porque la mayoría de aparatos son fáciles de manejar en el aire, una vez que uno se acostumbra a ellos. Ascender, planear, virar, entrar en pérdida, son cosas que se aprenden en cuestión de minutos; así es como lo hace este, así es como este pierde sustentación, esta es su posición normal en los virajes, así asciende, así planea.

El reto, en la mayoría de vuelos, y con lo que los pilotos más disfrutan (o, en mi caso, ayer, con lo que más me peleé) es el aterrizaje. No hay uno igual a otro. El viento cambia, el avión pesa un poco más, o un poco menos que en la última maniobra que ejecutamos, hay otro aparato sumándose al tráfico aéreo, o abandonándolo, hay águilas, gaviotas y halcones que entran y salen, las decisiones varían segundo a segundo.

Mi instructor es discreto, me permite aprender a mi propio ritmo, no se alarga explicándome cosas en el aire. Pero escucha atentamente cuando enumero mis comprobaciones: «Esto va a ser un amaraje. Rueda izquierda levantada, rueda de cola levantada, rueda derecha levantada, las ruedas indican UP para el amaraje...» Quiere oírmelo decir, porque existen vídeos al alcance de cualquiera que muestran la gran

cantidad de agua que levanta un avión que amara con las ruedas sin levantar, justo antes de que el avión que estaba ahí hace un segundo flote serenamente, boca abajo, rodeado de agua. Sigo mi repaso con «bomba de refuerzo en ON, flaps en veinte para el amaraje». Así que esta mañana hemos volado siguiendo un patrón rectangular sobre un lago deshabitado (hay algo así como un millón de ellos en la zona central de Florida), eché atrás la palanca para poner el motor al ralentí y viramos por última vez, susurrando con el viento de cara, sobre la superficie del agua que de pronto era grande y crecía por momentos.

Es el único instructor de vuelo que conozco que usa el término «la tierra se aproxima» para la aproximación previa al aterrizaje, y el SeaRey, el único hidroavión que proporciona esa sensación. Las palabras las ha tomado prestadas del paracaidismo para describir esos últimos segundos de descenso, cuando de pronto uno se percata de que, en efecto, la tierra se acerca a su cuerpo a una velocidad altísima. Con el SeaRey podemos hacer algo que no está al alcance de los paracaidistas: disfrutar de la emoción de contemplar esa aproximación rápida de la tierra sin el molesto requisito de morir un segundo después por haberlo hecho. Eso lo logramos soltando despacio la palanca de control, mientras el ligero oleaje se vuelve borroso dos palmos por debajo de nosotros, ahora un palmo, ahora el chasquido rápidamente menguante del casco de fibra de vidrio que toca agua.

Esta mañana hemos practicado varios amarajes y algunos ejercicios de tocar agua y elevarse (los pilotos de hidroavión lo llaman «salpicar y salir») en los que he vuelto a levantar la palanca cuando ya había rozado las olas. El motor nos permite surcar el lago, convertidos en un fueraborda durante unos segundos, antes de elevarnos de nuevo por el aire. Después, otros amarajes más en los que sí nos detenemos por completo, tras los cuales flotamos como una barca de pesca sobre la superficie. Y luego, una vez más, a toda potencia, el casco separando el agua, levantándola, nieve sobre azul terciopelo. Ascender y volverse a contemplar, la estela aún en el agua, pero el avión ya no. (Porque nosotros somos el barco, y ahora estamos en el cielo.)

¿Te haces una idea de lo divertido que es? Sí, hay que entrenarse, y sí, resulta difícil y desesperante al principio, el avión es muy sensible a sus mandos, a un toque mal dado. Pero después aprendemos y decimos: «¿Cómo podía parecerme difícil esto? ¡Pilotar un SeaRey es tan fácil!» Despegas desde cualquier sitio, aterrizas en cualquier parte, vas donde quieres. Es un tipo de libertad como la de Sapo, que también es la mía.

Hemos practicado una y otra vez, lo hemos repetido y vuelto a repetir, tres vuelos hoy solo despegando y amarando, despegando y aterrizando. Despacio, voy aprendiendo a convertirme en parte del avión yo también, mi espíritu se va acomodando a ese nuevo cuerpo, dobla las alas... «¡Claro que sí, con este cuerpo puedo volar!»

Entretanto el avión calla, asustado, a la espera, torciendo el gesto con mis primeros «aterrizajes de pato sobre hielo» y mis primeros rebotes sobre el suelo.

*Por favor, no vuelvas a estrellarme.*



## Al fin solo

**M**i instructor me propuso acompañarme en otro vuelo de entrenamiento esta mañana, pero yo estaba impaciente por salir solo, por pilotar el SeaRey hasta mi residencia provisional en el centro de Florida, descansar un poco y practicar tranquilamente, solos el avión y yo.

—No te preocupes —le dije—. Me has enseñado bien y te estoy agradecido. Te dedicaré un despegue y una salida perfectos, y espero verte pronto.

—Ya sabes qué es lo debes recordar —repuso él.

—Tren de aterrizaje, flaps y bomba de refuerzo.

—Eso.

Y acto seguido embutí mi equipaje en los distintos compartimentos, puse el maletín en el asiento del copiloto y lo fijé con el cinturón. Me subí al avión, me dirigí a la pista y efectué el peor despegue de toda mi carrera de aviador.

Si alguna vez has visto el número del Piloto Borracho en algún espectáculo aéreo, sabrás cómo he despegado yo esta mañana. El pobre SeaRey se elevó por el aire con dificultad, con los ojos abiertos como platos.

*Por favor, otra vez no. ¿Qué he hecho yo para merecer a este hombre a los mandos?*

Lo que ocurría era que estaba pensando en otras cosas en lugar de dejar echada hacia atrás la palanca para mantener la rueda de cola en tierra un poco más; en lugar de iniciar el despegue llevando el timón a la derecha... en pocas palabras, yo estaba ausente mientras el avión hacía todo lo posible, aterrado, por despegar solo.



Me pasé las siguientes cincuenta millas maldiciéndome lo mejor que sabía (insultar no es lo mío), y, lo que es más importante, prometiéndome a mí mismo que empezaría a pensar en cada despegue antes de soltar los frenos, en vez de tirar de la palanca a todo gas y partir rumbo a la tierra de los sueños.

Al final pude reírme de mí mismo. «Está bien, chico. Ya has aprendido la lección. No te fustigues más.»

Entretanto (puesto que, mientras me maldecía, seguía estando ausente), la avioneta encontró la manera de alcanzar por sí sola una altitud de 1.500 pies, fijó el rumbo y aguardó pacientemente a que yo me diera cuenta. Y cuando por fin me di cuenta, ¡Dios mío!

Ya sin repasar rápidamente mi lista de comprobaciones memorizada: de predespegue a despegue, de despegue a ascenso, de ascenso a crucero, de crucero a preaterrizaje, de preaterrizaje a triple comprobación de las ruedas dispuestas para aterrizaje, de ahí a un nuevo ascenso, a una nueva subida en crucero... me he dado cuenta: el mundo, ahí

abajo, es glorioso.

Retiré el cierre de la ventanilla, la levanté y apoyé el codo en el borde, como hacía cuando conducía mi primer coche. El viento pasaba deprisa. De nuevo una cabina abierta, como no la había llevado desde aquel verano con el bimotor Fleet, acompañado de Donald Shimoda, que volaba a mi lado con su Travel Air.

La visibilidad, en este aparato, es extraordinaria, salvo por la parte trasera, lo que no importa mucho, en realidad, porque el SeaRey no vuela hacia atrás. Las vistas frontales y laterales emocionan hasta la risa y, con la cabina abierta, esa risa se ve agitada por el viento, sobre millas y más millas que se extienden por debajo.

La avioneta, si no olvidado, sí había perdonado mi pésimo despegue. Yo notaba que ella también se alegraba de alejarse, de encontrarse en el cielo profundo, de dejar atrás el Atlántico y dirigirse hacia el Pacífico. También notaba que vivía resignada, que se había vuelto fatalista. No tenía más remedio que arriesgarse con su nuevo propietario. Con un depósito de gasolina, estaba lista para volar durante cinco horas seguidas si así lo decidía él, a 75 millas por hora.

*Si quiere estrellarme, me estrellará.*

Los instrumentos del motor practicaban la armonía... todos a sus temperaturas y presiones adecuadas, todos inmóviles, como si las manecillas indicadoras estuvieran pintadas en sus círculos. Al pilotar un avión nuevo se tarda un poco en descubrir qué es lo normal para cada instrumento, y cuando todos se mantienen inmóviles durante un primer vuelo de costa a costa, eso es buena señal en una relación, ya sea esta mecánica o humana.

Menos de una hora después solté un poco la palanca e inicié el descenso para amarar sobre el lago que había junto a mi residencia temporal. Repasé una vez más la lista de comprobaciones tal como la había memorizado: «Esto es un amaraje. Rueda izquierda levantada, rueda de cola levantada, rueda derecha levantada, las ruedas marcan UP para el amaraje. Flaps en veinte grados, bomba de refuerzo encendida. ¡Esto es un amaraje y las ruedas están levantadas!»

Ya se había convertido en algo automático, bajar el morro para mantener las 75 millas por hora, virar... surcando el aire cálido. Segunda comprobación en voz alta: «Las ruedas están levantadas para el amaraje.» El lago empieza a acercarse a toda velocidad, es como caer sobre un mar de jarabe de arce. Hay que frenar ese acercamiento echando hacia atrás la palanca de control, levantar un poco el morro a medida que la velocidad disminuye apenas por encima de las olas oscuras... mantente ahí, Richard, no hagas nada que no sea mantener esa imagen perfecta, y plin, plin, plin cuando la quilla roza las crestas de las olas... shhh cuando la fuerza ascendente abandona las alas y el SeaRey se relaja sobre la superficie al convertirse en lancha rápida que reduce a 30 millas por hora, ya en el agua.



Un toque de acelerador para que mantenga su carácter de lancha, un giro amplio, derrapado hacia la playa, un surco limpio de agua que se levanta a la izquierda al virar a la derecha. La intensidad del placer, de equilibrar esa fuerza y ese control en mis manos, ejecutando ese viraje limpio que nadie salvo yo verá y que yo no olvidaré nunca... por eso Sapo tomó esa dirección, por eso estoy yo aquí.

En el mundo de sueños del espacio-tiempo, un encantador hidroavión que avanza a toda velocidad, surcando esa nieve líquida uniforme... para algunos de nosotros no hay nada que pueda compararse con eso. Por más disciplina a la que se someta un piloto, por más que memorice velocidades y límites y procedimientos de motores, por más que los pronuncie en voz alta mientras va a la compra, ese momento lo compensa todo, y lo llamamos libertad.

Reduciendo la potencia a medida que nos acercábamos a la orilla, mi avioneta (agradecida de que, si su nuevo dueño se había olvidado de despegar bien, al menos no hubiera olvidado cómo se aterrizaba) aminoró la velocidad en el agua mientras yo echaba la palanca hacia delante para impedir que la cola recibiera el impacto de las olas. De pronto éramos una barca familiar, recreativa, avanzando ociosa hacia la playa, el agua tan cerca de la ventanilla abierta que, al sacar la mano, podía rozar sus ondulaciones frescas. Flaps levantados, bomba de refuerzo apagada, radios apagadas, auriculares apagados, soltar cinturón de seguridad, ¡bajar las ruedas! Los motores eléctricos zumban y empujan hacia abajo el tren de aterrizaje y lo fijan... en cuestión de segundos íbamos a necesitar de nuevo las ruedas bajo el aparato para poder subir hasta la playa. Ya está, palanca hacia delante con un ligero rugido de potencia, el agua retirándose y subimos, las ruedas rodando sobre arena.

Otro viraje para encararme de nuevo hacia el lago, los frenos activados, y dejé el motor al ralenti mientras las temperaturas se estabilizaban. Destellos fugaces del vuelo que acababa de terminar, ese imponente aproximarse del agua, que te deja sin aliento, ese prolongado viraje de lancha de esquí acuático, el pequeño SeaRey cabalgando el aire y el agua, y la velocidad.

Si alguna lección he aprendido a lo largo de mis días, es esta: *Ya puedes tener toda la experiencia del mundo. Si no la usas, no la tienes. No olvides nunca lo que sabes.*

*Y entonces, una punzada dulce de tristeza: apagar ignición, apagar interruptor principal. Un último estertor breve, dejando a medias al SeaRey.*

*Prométeme, por favor, que...*

No había nadie mirando. Si hubiera habido alguien, habría visto a un piloto inmóvil, solo con su hidroavión nuevo en aquella playa silenciosa, dos futuros ahora unidos, alargándose hacia la niebla.



## Y al cuarto día, descansó

Seguramente, de pequeño, te contaron la fábula del Sol y el Viento.

—Eres demasiado suave —dijo el Viento—. Midamos nuestra fuerza, y seguro que gano yo.

—De acuerdo —replicó el Sol—. La mediremos así: ¿cuál de los dos logrará primero que un viajero se quite el abrigo?

El Viento se rio al oír aquella propuesta tan fácil y empezó a soplar sobre el viajero y su vieja prenda. Esta se agitaba y se movía, pero el viajero la agarraba, y cuanto más fuerte soplabla el Viento, más se aferraba él para que no se le despegara del cuerpo.

Finalmente, el Viento dejó de soplar, exhausto, y entonces el Sol, suavemente, volvió el rostro hacia el viajero...

Eso mismo me ha sucedido a mí hoy. El viento soplabla con fuerza, e, hiciera lo que hiciera, no conseguía volar.

Cuesta un poco verlas, pero tal vez, si te fijas, descubras las pequeñas cintas amarillas y rojas atadas tras el ala del SeaRey. Con el viento en calma, cuelgan hacia abajo. Cuando sopla a 20 millas por hora, las cintas vuelan aunque la avioneta no lo haga. ¿Qué hacer entonces?

Sobre un hombro, un ángel: «Richard, en esta fase de tu formación, no es sensato que vuelas cuando el viento sopla a más de 10 millas por hora. Ya volarás con vientos más fuertes más adelante, cuando hayas adquirido experiencia y habilidades gracias a la práctica paciente, avanzando paso a paso. Todavía no tienes la pericia necesaria para volar seguro con este viento.»



Desde mi otro hombro: «Pero si está chupado, tonto. Estás impaciente por salir a volar, el cielo no podría estar más azul, más despejado, *carpe diem*, el mundo no es de los indecisos, sin agallas no hay gloria, los ángeles no se deciden porque no vuelan tan bien como tú, no olvides que eres el famoso piloto de guerra.

De no haberme apuntado hace unos años al Club de los Gallinas, es muy posible que hubiera sucumbido a la palabrería del Diablo. Teniendo en cuenta los votos que había hecho al ingresar en esa asociación de pilotos de élite, y mi pésimo despegue del día anterior, he decidido seguir la senda recta.

Apenas había tomado la decisión sensata, oí un sonido que provenía del cielo, un débil trueno que crecía.

¡Y entonces hizo aparición en escena el único, el inimitable Kermit Weeks montado en su Sikorsky S-39 de 1926, practicando sus primeros amarajes con su viejo cacharro en medio de mis temidos vientos!

Qué oportuno para hacerme sentir como un inútil. Me volví hacia el ángel del hombro, que asintió, implacable.

—El Sikorsky pesa nueve veces más que el SeaRey, querido. Un mar demasiado embravecido para ti no lo es para la gran lancha rápida de Kermit.

Suspiré.

—Pero va a decir que soy un cobarde.

—Es posible. Cuando lo haga, pregúntale con cuántos ángeles de la guarda ha tratado él, cuántos han abandonado su hombro, asqueados. ¿Has oído hablar de su despegue en el Quicksilver con los flotadores perforados, cuando toda el agua se fue hacia atrás apenas levantó el vuelo y se quedó suspendido a tres metros de la tierra, con velocidad cero? ¿Te ha hablado alguna vez de su tonel lento a baja altura con un Spitfire, cuando se le soltó el perno y bloqueó los alerones? ¿Se ha molestado en compartir contigo la vez que...?

—¿Puedes, al menos, Ángel, empararle el motor en el amaraje para que tenga que ir

un rato a la deriva hasta que algún barco pase y lo rescate?

—Richard —murmuró mi ángel—, nosotros no le deseamos mal a nadie, no vaya a ser nos rebote a nosotros.

Me pasé el resto del día sentado en la cama, empalmando un cable para resolver un bloqueo del timón. Al terminar, encontré unos cereales que mezclar con leche en un cuenco, y esa fue mi cena. Después pensé que tal vez estuviera bien escribir sobre lo que se siente al actuar virtuosamente, al hacer caso al ángel en lugar de ser insensato y tal vez destrozarse tu avión nuevo al enfrentarte a una ráfaga de viento de 40 millas por hora, que era la velocidad que tenían en ese momento.

Si alguna lección he aprendido a lo largo de mis días, es esta: *Si actuamos todo lo bien que podemos, sentimos elevarse nuestro espíritu rodando suavemente. Si nos vendemos por menos, nuestro monopatín irá por el pedregal.*

Esta noche mi pequeño SeaRey no tiene ni un rasguño, y eso es porque cuando su vida está en juego, casi siempre hago caso a la razón. Que mi buen juicio sea ejemplo para otros impulsivos pilotos de caza cuando, dentro de algunos siglos, decidan analizar la independencia del vuelo con hidroavión.

Confío en que así sea, porque en este momento me resulta de lo más frustrante estar sentado aquí, en el suelo, oyendo el silbido del viento. Y eso que todavía no hemos empezado a volar hacia casa.



## To-do el mun-do sa-be que ha-ce vien-to

**S**i lo que quieres es llamar la atención de cualquier piloto de aviación, dile: «Rachas de hasta...» Y añade una cifra como «cuarenta». Una vez que hayas obtenido esa expresión de preocupación instantánea, ya podrás cambiar de tema y hablar de lo que quieras. El contexto no importa. Tú pronuncia solo esa frase y ya verás qué ocurre.

Así fue como los de la información meteorológica captaron mi atención, y la de todos los demás, esta mañana a primera hora cuando en sus previsiones para la tarde anunciaron vientos de 25. Como soy un piloto nuevo para mi SeaRey, no hace falta que digan «42» para que yo ponga cara de ciervo deslumbrado por los faros de un coche. Al decir «25», están dando el viento en nudos, o millas náuticas por hora, por lo que, claro está, hay que multiplicar esa cifra por 1,15 para convertirla en un: «¡Ojo, que eso son 30 millas por hora!»

De repente caí en la cuenta:

«Si tienen razón con el viento, no podré volar, no podré cubrir siquiera ese breve trayecto hacia el norte hasta la fábrica de SeaRey, para conocer a Dan Nickens y volar con Kerry Richter, aunque les prometí que iría. Me quedaré atrapado en la Burbuja de Viento de Winter Haven quién sabe cuánto tiempo. Como el viento es de solo diez millas por hora, ¿por qué no despego ahora mismo y voy a su encuentro sin más, en lugar de esperar hasta mañana?»

Dicho y hecho, y ya me ves a mí en la playa, retirando las fundas de cabina y motores, inspeccionando el avión para el vuelo, metiendo en el SeaRey todo lo que quería llevar conmigo.

Cuarenta minutos después contemplaba desde el aire Tavares, la Ciudad Americana del Hidroavión, la encantadora localidad lacustre que decidió aceptar hidroaviones... ¡en su centro urbano! Poco después de adoptar la decisión, Tavares empezó a organizar vuelos de hidroavión, los turistas acudieron a admirarlos, y su economía se reactivó. A otros lugares con zonas acuáticas no les gustan mucho los hidroaviones, por lo que, ¿a qué otro sitio vas a volar en un fin de semana soleado?

Tavares se encontraba, de hecho, en medio de un aeropuerto para hidroaviones, pero cuando llegué el viento se había recrudecido y otros veinte aparatos, como mínimo, habían amarado ya y habían amarrado en la orilla. El SeaRey y yo sobrevolábamos en círculos.

—¿Qué le parece a usted, señora? —Todavía no le he puesto nombre a mi avioneta.  
*Ventoso.*

—Mmm —respondí yo.

Había largas franjas blancas, indicativas de viento, en el agua, como crestas en el lago Dora. Allí arriba, a mil pies de altura, los dos estábamos cómodos, pero el agua, abajo, se veía agitada y turbulenta.

*Viento de cola cruzado en la rampa de hidroaviones.*

—Mmm. No pinta bien.

*Y la rampa no es muy ancha.*

—No —repuse—. No lo es.

*Richard, si te soy sincera, estoy asustada. Ya me veo dándome con el ala... ¿Ves esas barras de acero de la rampa? A menos que realicemos una aproximación perfecta, con tanto viento voy a hacerme daño.*

—Señora, ¿no confía en mí para realizar esa aproximación perfecta?

Silencio.

—Bien, en este caso... —continué—, intentaremos otra cosa, y si todo va mal iremos a aterrizar a un aeropuerto.

*Gracias.*

Se alegró de que la tuviera en cuenta; como es anfibia, disponemos de alternativas.

Volamos en dirección sur una o dos millas, y allí vimos la fábrica SeaRey, junto a su lago de menor tamaño, al que el viento no azotaba tanto, todavía. Y ahí abajo, el edificio en el que la habían fabricado, con piezas creadas y enviadas por separado a su primer propietario.

—¿Hogar dulce hogar? —le pregunté.

*No me acuerdo. Lo tengo borroso. Yo entonces solo era unas piezas.*

—¿Qué opinas? ¿Aterrizamos?

*No hay playa, Richard.*

—¿Ves la rampa?

*Es estrecha. Y alta. Si me caigo...*

Creo que podemos hacerlo.

Unos momentos de silencio mientras sobrevolábamos en círculo. Después, una decisión repentina.

*Creo que podemos hacerlo.*

Me alegré de oír eso.

Solté un poco la palanca.

—Esto va a ser un amaraje —dije, y me concentré en el tren de aterrizaje. Rueda izquierda levantada, rueda de cola levantada, rueda derecha levantada, las ruedas indican UP para el amaraje... Accioné el botón de control de flaps durante tres segundos y medio, comprobé que los flaps descendían mientras reducíamos la velocidad y activé la bomba de refuerzo—. Los flaps están bajados, la bomba de refuerzo activada, las ruedas levantadas para el amaraje.

El propulsor susurraba a nuestras espaldas, y bajé el morro observando el lago, que giraba y empezaba a aproximarse a nosotros.

—Desciende con cuidado hasta el agua, Richard —me oí decir en voz alta—. Levanta

el morro un poquito. —No sé si fui yo, o una pequeña ráfaga de viento, pero «el Rey» descendió más deprisa de lo que esperaba, tocó el agua, rebotó unos centímetros en el aire, volvió a posarse en la superficie y se deslizó con delicadeza sobre las crestas de las olas, antes de adoptar su modo de barca lenta, ronroneando suavemente sobre el agua.

Moví el timón a la derecha para virar, pero el viento era tan fuerte que el pequeño hidroavión no podía completar la maniobra antes de detenerse, e inclinó el morro hacia la izquierda, como una veleta. La dejé deslizarse hacia la izquierda, y entonces orienté el timón en el mismo sentido, aprovechando el impulso del giro, y di un poco de potencia para seguir avanzando. Funcionó, y seguimos avanzando con el viento en dirección a la rampa.

Pulsé el botón del comunicador.

—¿Hay alguien en SeaRey?

Y casi de inmediato:

—... ¿Acaba de aterrizar un SeaRey?

Me alegré de oír una voz, aunque solo fuera parte de una frase.

—SeaRey Tres Cuatro Seis Papa Eco. Nos gustaría probar la rampa, si no hay problema.

—Es un poco estrecha —respondió la voz de la radio—, y le va a hacer falta dar bastante potencia para subir por ella.

Apareció alguien en lo alto de la rampa, con una radio portátil. Era Kerry Richter, presidente de Progressive Aerodyne, la empresa de SeaRey, y recordé que no me esperaba hasta el día siguiente. Se estaría preguntando quién podía ser ese recién llegado, y esperaba que, fuera quien fuese, supiera cómo manejar aquella rampa.

—Lo mejor, con este viento, es realizar una aproximación larga y recta. Siga derecho y cuando esté cerca de la rampa ha de darle bastante potencia para poder subir.

—Rog. —Que es la forma corta de «Roger», que a su vez significa «Entendido».

Pero más valía no entretenerse, porque estaba preparando mi aproximación a la rampa, y mi avioneta tenía miedo de que, con ese viento, no acertara y ella sufriera una caída desde dos metros de altura y se hiciera daño.

Tras bajar las ruedas, conseguí darle la potencia justa y la orientación del timón para que siguiera avanzando en línea recta hacia la rampa. Si perdía el control y el aparato derrapaba en ese punto, no sería nada divertido.

La plancha de acero de la rampa ascendía en ángulo desde el agua a unos treinta metros de nosotros... A veinte metros. Adelanté la palanca y el «Rey» ganó velocidad. Las ruedas tocaron metal bajo el agua, y di más gas. El motor rugió, el agua descendió desde las ruedas y el casco a medida que nos separábamos de ella, el hidroavión transformándose en una criatura terrestre ante nuestros ojos. No veía el lado derecho de la rampa, pero esperaba que si mantenía la rueda izquierda a medio metro del borde, la rueda derecha seguiría su camino.

El Rey no decía nada, contenía la respiración, los ojos cerrados, mientras subíamos por la rampa con gran estruendo.

Y entonces, de repente, empezamos a descender por el otro lado de la rampa hasta una

zona de estacionamiento plana. Palanca hacia atrás. El motor al ralentí bajo el sol y el viento, como si lo que acabábamos de hacer lo hiciéramos todos los días.

La avioneta expelió un largo suspiro.

*Dios te guarde, piloto.*

Allí, junto a nosotros, había otro SeaRey, y en el interior del gran hangar otros doce aparatos, cada uno en una fase distinta de su construcción, algunos listos para enviar por piezas, otros preparados para volar. Finalmente apagué el motor y el Rey quedó profundamente dormido.

Hacía ya un año que había volado con Kerry, cuando ese momento era apenas una esperanza de mi futuro desconocido.

—Hola, Richard, qué avión más bonito tienes. —Lo observó con atención, y echó el asiento a un lado para fijarse en la construcción—. Muy bien montado —añadió—. Jim Ratte trabaja bien. Tienes un buen avión.

Fue agradable oírlo. Llamé a Dan Nickens para decirle que había llegado un poco antes de lo previsto. No lo conocía personalmente, pero el año anterior me había ayudado, le había robado horas a sus días para responder a mis preguntas sobre los SeaReys. Había sido Dan el que había volado hasta Valkaria en mi nombre y había inspeccionado aquel avión antes de mi llegada. Él me había informado de que estaba bien ensamblado, y de que valía más de lo que pedían por él. Ahora, por fin, íbamos a conocer a Dan.

Este apareció pocos minutos después, un caballero alto y de aspecto sereno, con cierto aire de profesor de instituto en su afabilidad.

—¡Lo has conseguido! —exclamó, volviéndose hacia el avión, acariciándole un ala—. Te va a encantar. Diría que ya te encanta.

—Dirías bien, Dan.

El día transcurrió entre comida y charla, y aquí estoy ahora, esta noche, en un hotel tranquilo y antiguo del Monte Dora, esperando ya a empezar temprano por la mañana y volar con Dan y Kerry en mis sesiones de entrenamiento avanzado.

Si alguna lección he aprendido a lo largo de mis días, es esta: *Si queremos que en nuestra vida haya aventura, nadie, salvo nosotros, va a proporcionárnosla.*

## ¿Existen las malas noticias?

Tengo buenas noticias y tengo malas noticias, y después vuelvo a tener buenas noticias, así que no dejes que la segunda parte de la frase te asuste como me asustó a mí. Ahora todo va bien de nuevo, después de un día de entrenamiento de alto nivel con Dan en el que mi curva de aprendizaje ha llegado a ser casi vertical.

Lo he oído unas cien veces, y ahora me oigo a mí mismo diciéndolo también: hace falta una instrucción especial para pilotar bien el SeaRey. No se trata de una formación nada complicada, pero aunque seas capitán de aviación comercial, aunque esta señorita sea de lo más dulce, necesitas tiempo de práctica con ella para aprender hábitos que, a la larga, te beneficiarán.

Dios mío, ¿por dónde empiezo? Por esta mañana. Me he comprado un botellín de zumo de naranja camino de la fábrica SeaRey. Necesitaba tanto desayunar algo que ya me lo había bebido casi todo al llegar a la zona de cajas del supermercado. La cajera me dijo: «Será un dólar con cincuenta y nueve.» «¡Pero si está medio vacío!», protesté. Ella sonrió y cogió los dos dólares que le tendía.

Cuando sacamos el SeaRey, Dan se instaló en el asiento de la derecha (el lugar de los copilotos y los instructores) y en el silencio anterior a la puesta en marcha del motor, me dijo:

—Quiero decirte algo antes de que empecemos a volar.

—Sí, señor —respondí, intrigado por la solemnidad de su tono.

—Quiero que entiendas que sé que este es tu avión. No voy a tocar los controles a menos que tú me lo pidas específicamente.

Nunca había oído decir algo así a ningún instructor de vuelo, ni yo lo había dicho cuando había ejercido de instructor. Eso sí es un indicador instantáneo de carácter. Con un trato tan amable ya sabes que la hora que vais a pasar juntos va a ser buena.

—Bueno, Dan —contesté—. Si, no sé cómo, ves que inicio una barrena plana invertida, te agradecería que tomaras tú los mandos. O si notas que me meto en algún lío, tú di «controlo el aparato», y sácanos del problema.

Él asintió muy serio. Yo todavía no había descubierto que Dan posee un sentido del humor amplio y sutil, pero en aquella cuestión no valían bromas.

—Entiendo que tengo tu permiso para hacerlo si es necesario —dijo. Sentí curiosidad por saber qué podía haber provocado que aquella declaración previa al vuelo fuera importante para él, pero no se lo pregunté.

Una vez que el motor estuvo en marcha y se hubo calentado, avanzamos por la rampa

despacio, despacio... El SeaRey era un bailarín que se deslizaba por la cuerda floja en dirección a su escenario.

Dan me pidió que realizara la verificación del motor en el agua. Algo poco habitual, pensé yo, cuando podríamos haberla llevado a cabo en tierra, aunque hacerlo así era más considerado para con quienes nos rodeaban.

—Este será un despegue desde el agua —anuncié—. Rueda izquierda levantada, rueda de cola levantada, rueda derecha levantada, las ruedas indican UP, flaps en 20, bomba de refuerzo activada, compensador activado. ¿Estás preparado para el despegue, Dan?

—Cuando quieras.

Adelanté la palanca. El pequeño hidroavión se impulsó hacia delante, y al poco ya nos encontrábamos en el aire. Terminé de hacer mis comprobaciones posteriores al despegue.

—Sé que estás siendo amable con el motor —comentó Dan—. Pero ¿has oído el agua que pasaba por el propulsor durante el despegue?

Negué con la cabeza. No prestaba atención.

—Es conveniente, a esas velocidades más bajas, mantener las salpicaduras lejos del propulsor en la medida de lo posible, de modo que si echas hacia delante la palanca antes, con suavidad pero más deprisa, le haces un favor al propulsor.

Claro, pensé. Me acuerdo mejor de las cosas cuando entiendo los motivos por los que hay que hacerlas.

Pocos minutos después nos encontrábamos sobre el lago Apopka, una gran superficie de agua poco profunda. A esa escasa profundidad, aunque había largas franjas blancas de viento en el agua, las olas no eran altas. Mi primer amaraje fue bien.

—No tienes por qué mantener la palanca hacia atrás ni hacia delante cuando deja de sostenerte el aire —dijo Dan—. Deja que vaya donde quiera, no pasa nada.

Flotamos serenamente sobre el agua, el motor ronroneando débilmente.

—Esta vez me gustaría ver que le des una contrapresión rápida a unas cincuenta millas por hora. Echa hacia atrás la palanca deprisa y mantenla ahí. El avión se aprovechará del efecto tierra y se quedará ahí, y tú podrás ganar velocidad una vez en el aire. Así sales del agua un poco más deprisa.

«Efecto tierra» es el término para describir el fenómeno según el cual las alas de un avión resultan más eficaces cuando vuelan sobre el agua a una distancia menor a la mitad de su envergadura. Dan me explicó que podíamos volar durante millas con el efecto tierra, volar más deprisa y durante más tiempo en esa posición, y recordé que Juan Salvador Gaviota había aprendido lo mismo cuando empezaba a formarse. Me pregunté si mi vida sería en gran medida un reflejo de la suya. No, me respondí.

De manera que probé ese «despegue con salto», y funcionó. No pude evitar una sonrisa. Era la primera vez que hacía algo así.

—Ahora, después de que toques agua —me dijo—, quiero que dejes que la velocidad se reduzca hasta unas treinta millas por hora, y que en ese momento pises a fondo el timón y nos hagas virar bruscamente para conseguir una parada rápida. Mantén las alas alineadas, claro.

A mí aquello me parecía un poco agresivo, pero durante el siguiente amaraje, mientras

reducíamos la velocidad, él me gritó:

—¡Derrapa, derrapa!

Apreté los dientes y pisé con fuerza el pedal izquierdo del timón, manteniendo las alas alineadas con el alerón opuesto. El mundo se deslizó y volcó hacia un lado. Saltó un surtidor de agua. Nos detuvimos casi al instante, y después seguimos avanzando muy despacio.

—Por si tienes que frenar deprisa —me explicó—. Pero no lo hagas en aguas agitadas, claro.

Volvimos a elevarnos por el aire, esta vez para practicar un amaraje y posterior aproximación a la orilla en un lago, cerca del restaurante Tiki Bar. Con bastante potencia tras el amaraje, el Rey abandonó las aguas poco profundas cerca de la playa, giró en dirección al agua y se detuvo sobre la arena seca.

Apagué el motor.

—¿Comemos? —me preguntó Dan.

Tomamos algo mientras contemplábamos la hermosa visión del avión reposando sobre la playa, sin pistas, sin calles de rodaje, sin torre de control... Solo él sobre la arena.

Otro SeaRey sobrevoló la zona, descendió hasta posarse sobre el agua, navegó sobre ella y estacionó en las inmediaciones.

—No es algo tan raro —comentó Dan—. Estacionas en la playa, otro Rey te ve aquí y baja. —Sonrió—. Es cierto que este también es un sitio bastante conocido para comer, y que les gusta que vengamos. ¿Ves? —Señaló hacia un lado—. Nos han instalado incluso un anemoscopio.



Después del almuerzo, encontramos un pequeño aeródromo con una pista de hierba para practicar aterrizajes. La SeaRey era una perfecta señorita, no aterrizaba ni despegaba a trompicones. Tras tomar tierra por tercera vez, Dan me pidió que me detuviera y que le dejara bajar del avión, para que yo le tomara el pulso al aparato sin su peso, y para poder tomar él algunas fotografías de mis maniobras.

La perfecta señorita. Aterrizajes a tres puntos, suaves y serenos, un rodaje tranquilo sobre el campo verde, y pasa de criatura aérea a terrestre.

Una parada completa para permitir que Dan regrese a bordo, y en marcha de nuevo para cubrir el breve vuelo hasta el lago junto al que se encuentra la fábrica SeaRey. De camino, busqué ascender bajo los cúmulos y aprovecharme de ellos para ganar altura. Dan notó el tirón de la térmica que nos levantaba.

—¿Vuelas en planeador? —me preguntó.

—Lo hacía —respondí—. Esas cosas no se olvidan.

Él asintió.

—Si te pones a unas tres mil ochocientas revoluciones por minuto, te da la tasa de

descenso de un planeador. Yo a veces vuelo toda la tarde y apenas consumo combustible.

Así que nos dedicamos un rato a perseguir térmicas, a elevarnos con su ascenso, el propulsor moviéndose en silencio detrás de nosotros.

—¿Vuelo lento? —sugerí.

—De acuerdo.

Eché hacia atrás la palanca, reduje la velocidad del Rey a 50 millas, a 45, a 40...

—¿Has hecho alguna vez una entrada en pérdida con este avión?

Negué con la cabeza.

—Puedes levantar el morro y dar toda la potencia. Dime cuando el ala entre en pérdida.

Hice lo que me pedía, pero el SeaRey no entraba en pérdida, no interrumpía su pronunciado ascenso como habrían hecho otros aparatos. Seguía subiendo a una velocidad de treinta y pocas millas, a unos doscientos pies por minuto.

—Para entrar en pérdida a toda potencia —me explicó—, tienes que parar y bajar el morro tú. Si este sigue apuntando hacia arriba, el avión seguirá subiendo todo el día.

Cada una de aquellas cosas, todo lo que aprendía, hacían que mi avioncito me gustara cada vez más. ¡Hace tantas cosas! Durante casi dos horas proseguimos con nuestra lección, con la escotilla levantada. Cuando despegas sobre agua con la escotilla levantada, gotas de agua fresca te caen por el pelo y la camisa, es refrescante y divertido.

Al fin aterrizamos en el lago de la fábrica, y viramos para alinearnos con la rampa.

—La rampa es algo estrecha —me dijo—. Yo veo la rueda derecha, pero tú no. ¿Quieres que lo suba yo?

Al recordar la peripecia del día anterior en aquel mismo punto, le dije:

—Sí, por favor, Dan, ponte tú a los mandos.

—Controlo yo —confirmó él, antes de bajar las ruedas.

Nos propulsamos con el motor en dirección a la rampa, y entonces ocurrió algo raro: como el agua era poco profunda, las ruedas rebotaron en la arena del fondo, y una de ellas no llegó al borde de la rampa. El SeaRey se detuvo, tembloroso.

—No hay de qué preocuparse —me tranquilizó Dan—. Yo salgo y te empujo otra vez hasta el agua. Al avión le irá mejor sin mi peso, y lo subes tú.

Salió de la cabina para meterse en el agua poco profunda, y al hacerlo, el Rey flotó un poco más. Dan tiró de nosotros hacia atrás, y yo realicé un viraje amplio para iniciar mi aproximación a la rampa. Tan pronto como nos quedamos solos, la avioneta despertó y empezó a hablar.

*¿Qué estás haciendo?* Era su voz, que temblaba en mi mente.

—Nos disponemos a subir por la rampa, señorita.

*No sé... No estoy... Es tan estrecha...*

—No te preocupes —le dije—. Ayer lo hicimos.

*Tengo un mal presentimiento.*

—Nos irá bien.

*¿Podemos ir a otro sitio? ¿A la playa?*

—¡Estamos en casa! ¡Esta es tu fábrica!

*Por favor...*

—¡Vamos, jovencita! Tú cierra los ojos. En medio minuto estaremos en el hangar.

Ella no repuso nada.

Me alineé con la rampa, ayudado por la ligera brisa que soplaba a nuestra espalda. A unos veinte metros de la base de la rampa, eché hacia delante la palanca y el SeaRey ascendió con fuerza sobre la plancha de metal. Cuidándome de dejar bastante espacio a la rueda derecha, seguimos recorriendo la pendiente hasta que la rueda izquierda se salió por el borde del otro lado.

Oí un ruido seco y repetido, la cabina se inclinó y el avión se detuvo.

Apagué el motor de inmediato y desconecté el interruptor principal para desactivar todos los mecanismos eléctricos.

«¡Maldita sea! —No daba crédito a lo que acababa de hacer—. Maldita sea, Richard. Maldita sea. ¡Pero qué le has hecho a la pobre!»

Con el motor y los sistemas eléctricos apagados, la pequeña avioneta no sentía nada. Era solo el cuerpo de una máquina desmayada a medio camino de la rampa.

Dan se acercó al instante.

—No te preocupes —me tranquilizó—. Es una reparación fácil. La levantamos por aquí y...

—Oh, Dan, estoy tan... —Maldita sea, maldita sea, Richard, qué torpe eres, qué tonto, qué imbécil...

—En serio, Richard, te digo que esto no es ningún problema para el SeaRey. Es muy ligero. ¡Dentro de nada volverá a estar como si nada!

Una parte de mí se daba cuenta de que enfadarme conmigo mismo por haberme salido de la rampa no servía de nada. No ayudaba a Dan, no me ayudaba a mí mismo y, sobre todo, no ayudaba a la pequeña SeaRey. Ella estaba anestesiada, profundamente dormida, ahí inmóvil, medio ladeada. La otra parte de mí no salía de su asombro... ¿Por qué se mostraba Dan tan impasible ante mi choque, tan poco alterado al ver que me había cargado el avión? A mi mente acudió una idea. No hay desastre que no pueda convertirse en bendición... Pero la rechacé al momento, hipnotizado como estaba por el aspecto de lo que había sido mi avión, y que ahora era una ruina.

Abandoné la cabina tan dañado como el avión. Más dañado que él, según se vería. Aunque lo cierto es que a él dolía verlo.

La has sacado de la parte baja de la rampa, pensé, la rueda se ha salido y se ha hundido solo dos palmos bajo el barro. Dios protege a los burros, a los imbéciles... ¡Cómo has podido hacerle esto a la pobre!

—Parece que el flotador también está dañado —comentó Dan sin inmutarse.

En efecto, el flotador izquierdo se había dado contra un dique de tierra y barro, y su montante estaba retorcido y roto.

Dan pensó lo mismo que yo, que venía del mundo de los aviones grandes, pesados y caros. Si hubiera sido un hidroavión convencional, me enfrentaría a semanas de reparación.

—¿No te alegras de tener un SeaRey?

—Dan, claro que me alegro, ¿pero no ves...?

—Richard, mira. Ya sé que todo esto te parece un lío enorme. Te has salido de la rampa y has torcido un montante. ¡Escúchame, no hay para tanto!

Encontramos un tablón de madera largo y lo usamos para levantar la rueda hasta la rampa.

—Voy a arrastrar el avión de nuevo hacia el agua, daré media vuelta y lo subiré por la rampa hasta el hangar. ¿Te importa que lo haga?

—Sí, me importa, Dan. Quiero subirla yo.

Mi retorcido toque de humor de urgencia... Volver a subir por aquella rampa era lo que menos me apetecía en el mundo. Dan no se percató de mi sonrisa.

—Sí, claro. Por supuesto, Richard. Pero cuando des media vuelta...

—Dan, ¡era broma! ¡Claro que quiero que la subas tú!

Se echó a reír, creo que aliviado, y en cuestión de un minuto ya había sacado del agua al Rey, que recibía las atenciones de los hombres que lo habían diseñado.

Tardaron poquísimo en reemplazar el montante, y Dan comentó:

—Hay gente que dice que son casualidades, y otros piensan que las cosas pasan por algo.

(De no haberse producido el accidente, él no habría inspeccionado la rueda de cola. De no haber inspeccionado la rueda de cola, no habría descubierto que tenía un tornillo a punto de soltarse, por culpa de algunos de mis primeros desastres con los aterrizajes. No era nada peligroso, pero podría haberse convertido en un inconveniente si se hubiera desprendido en medio de Nuevo México.)

—Por cierto —prosiguió Dan mientras lo apretaba—, el precio del montante que acaba de romperse es de veintitrés dólares.

Cualquier aviador con cierta experiencia sabe calcular el coste de una reparación por el ruido que emite la pieza al romperse. El sonido que yo había oído era de 2.600 dólares. Así pues, constaté que tendría que ajustar mi percepción auditiva para adaptarla a la ligereza y simplicidad de mi SeaRey.

Dan tenía razón, por supuesto. No había para tanto. Tuve que retirar algunas de mis maldiciones, aunque dejé en su lugar, intactos, casi todos los burros e imbéciles.

Había tenido el presentimiento de que ese podía ser un día interesante, y sin duda había acabado siéndolo. Cuando anocheecía, Dan se volvió hacia mí.

—Llevo tiempo pensando en volar con mi SeaRey hasta Seattle —me dijo—. Tú no tardarás en salir. ¿Te importaría que volara a tu lado?

Si alguna lección he aprendido a lo largo de mis días, es esta: *Cuando algo ocurre, no hay manera de saber si es una mala o una buena noticia. Lo descubrimos al darnos cuenta de que, a la larga, todas son buenas.*



## Aprendiendo secretos

**K**erry y yo habíamos quedado a las nueve de la mañana, por lo que a las ocho y media paré en la gasolinera a comprar algo de beber para desayunar. Mi intención era comprar leche, pero al probarla me di cuenta de que no sabía a leche, y entonces leí la palabra «vainilla» donde debería poner «leche». No seguí leyendo, pero tomé nota mental de que por el mero hecho de que una botella sea blanca y esté rodeada de otras botellas de leche, no hay que cogerla y comprarla sin comprobar antes que lo sea, a menos que lo que uno quiera sea una bebida de vainilla.

Como había llegado temprano, me acerqué por el prado hasta la «Rampa del Diablo», el escenario de mis penas temporales y mi bendición permanente del día anterior. Todavía se apreciaban nuestras huellas, profundamente marcadas en el barro, y las imaginé dentro de un millón de años, petrificadas, demostrando que habían existido formas de vida bípeda en el planeta milenios antes de que el jerbo se convirtiera en la forma de vida dominante en la Tierra.

Oí un susurro en el cielo y alcé la vista. Era el SeaRey de Dan Nickens, y en la quietud de la mañana pude apreciar, por vez primera, lo silenciosos que son estos aparatos. El avión descendió gradualmente, describiendo una curva, suspendido en el aire, y se posó suave y silenciosamente como un diente de león sobre las ondulaciones del lago.

Avanzó hacia la Rampa del Infierno, la inocente ala izquierda realizando un barrido en dirección al muro de tierra dejado por el nivel del agua decreciente del lago. A unos veinte metros de distancia, el motor empezó a ganar potencia, la proa del Rey salpicó espuma blanca, y Dan y su avión enfilaron la Rampa de la Muerte. Y sí, en efecto, el flotador izquierdo también rozó lo alto de ese murito de barro, una mancha negra en su superficie nívea.

Torcí el gesto al verlo, pero nada se había roto ni se había doblado.

Kerry apareció cuando Dan apagaba el motor y se bajaba de su aparato.

Se hacía raro decirlo, pero alguien debía hablar.

—Kerry. Dan. Yo soy demasiado lento para vosotros, y soy consciente de lo que os estáis perdiendo a causa de mi lentitud. El nivel del lago está bajando, tal vez solo medio centímetro al día. Pero cuando incluso un piloto como tú, Dan, roza el barro con los flotadores al subir por la rampa, es que hay algo que va mal.

Kerry asintió con la cabeza.

—Hay que hacer algo al respecto —corroboró Kerry—. Tal vez ensanchar la rampa. Pero tardaremos un par de días... —dijo, adoptando el tono de presidente de una

empresa de hidroaviones que no puede permitirse perder dos días de acceso al agua.

Kerry se montó en el asiento derecho de mi avión, yo lo puse en marcha y descendimos por la Rampa del Diablo. No pudimos evitar que el flotador derecho rozara el barro.

Dan había salido antes que nosotros, y los dos hidroaviones avanzaban como dos patos, describiendo círculos sobre el agua. Después despegamos entre nubes gemelas de espuma voladora, y nos elevamos sobre los campos que se extendían al sur. Kerry pilotaba el avión mientras Dan proyectaba su sombra desde arriba, suspendido, con el sol encima, y tomaba fotografías.

Después nos encaminamos hacia nuestra sesión de entrenamiento.

Orlando North es una pista de vuelo orientada de este a oeste. El viento era del sur, un viento perfecto, directamente cruzado. Sin embargo, tal era mi confianza en que el SeaRey y yo estábamos por fin haciéndonos amigos, que no me aterraba mucho la idea de posarme sobre una superficie dura con viento cruzado. Pues todo lo que se pueda imaginar sobre las pistas de aterrizaje es cierto. Aterrizamos en ambas direcciones, y el avioncito se comportó siempre como una señorita, tomando tierra con suavidad y avanzando recta, prueba tas prueba.

Kerry venía preparado para pasar miedo (¿y si no era la rueda de cola la que estaba mal, sino el piloto?).

—¿Te sientes mejor con él? —me preguntó.

Dejé de sonreír un instante, el imprescindible para responderle.

—¡Muchísimo mejor!

Nos dirigimos al sur para que yo recibiera más instrucción sobre amarajes. Kerry tiene fama, en la familia de los SeaReys, de ser el mejor piloto de todos. Cuenta con casi tantas horas de vuelo en ese aparato como yo en algunos de los 140 tipos de avión que he pilotado a lo largo de cincuenta años. Las cosas que, en otros hidroaviones, pueden causarte la muerte, él las ha eliminado del SeaRey.



Por ejemplo, descendíamos sobre el agua a gran velocidad, como practicando esquí

acuático, aún bajo el impulso del vuelo, y apenas sin darme tiempo a gritar, él echó hacia delante la palanca con todas sus fuerzas.

En lugar de hacer que el morro se hundiera al instante bajo el agua y que las ventanillas y la cubierta estallaran y nosotros saliéramos disparados, boca abajo, intentando liberarnos del naufragio repentino, el morro cabeceó hacia abajo, hacia arriba, de nuevo hacia abajo, de nuevo hacia arriba, mientras seguía avanzando a toda velocidad. Al colocar la palanca de control en posición neutral, el cabeceo cesó. Mi instructor me explicó por qué ocurría aquello, algo que ver con la hidrodinámica del casco modelo C, aunque la verdad es que a mí no se me da muy bien recordar datos técnicos cuando todavía estoy recuperándome de una experiencia cercana a la muerte.

Pasamos diez minutos volando raso antes de amarar, rozando la superficie del gran lago, dejando estelas tras nosotros, mientras él iba explicándome cómo realizar virajes.

—Si bajas el morro, ahora, cuando giras, y subes dando potencia... vamos, sube dando potencia... ¿ves que puedes virar mucho más con la quilla en el agua? Ahora levanta un poco el morro... y el viraje será menos pronunciado.

Poco antes no me habría atrevido a mover la palanca ni un centímetro hacia delante, y en cambio ahora empezaba a hacerlo, despacio, a observar cuidadosamente que el grado de giro cambiaba a medida que lo hacía. Era una elegante demostración de cómo aquel pequeño aparato podía virar a gran velocidad.

Tras una hora en el agua, regresamos a casa, conversando sobre las maneras del hidroavión, y viramos para posarnos sobre el breve eje del lago pequeño contiguo a la fábrica. Al principio me pareció raro ver la orilla opuesta tan cerca, aproximándose tan rápido, pero había aprendido a no dejar que las apariencias me asustaran, y sabía que el Rey era capaz de amarar en aquel espacio, y que aún le sobraría. Me alineé sobre la superficie, la avioneta se posó con suavidad sobre el agua y flotó en ella mientras reducía la velocidad.

No estaba precisamente impaciente por enfrentarme a la Rampa de la Desesperanza, por lo que Kerry me guió hasta un cañaveral de la orilla, cerca de la fábrica, y, tras desabrocharse el arnés del hombro, bajó a tierra.

—¡Gracias, Kerry! —le dije, consciente de que él no podía entender lo sincero de mi agradecimiento.

Él sonrió y agitó la mano. De nada, de nada.

Cuántas veces habrá hecho esto mismo, pensé yo, una cría más enviada al cielo entre graznidos, sus temores hundidos en el fondo del mar.

El SeaRey se sumó a mi canto desde la superficie del lago y describió una parábola, feliz en el aire. Trazamos media circunferencia para volar sobre la fábrica, y mi última visión de Kerry Richter fue su saludo, quinientos pies más abajo. Pronto se perdió de vista, como la fábrica, desaparecida más allá del horizonte, por detrás de nosotros. ¿Cuántas vidas, me pregunté, cuántas vidas humanas habrá cambiado ese hombre con sus ideas, con sus diseños, con sus obras de ingeniería?

*Nosotros también tenemos vidas, no te olvides. Si no fuera por él, yo no estaría en el aire.*

Se había sobresaltado un poco. Sus palabras en mi mente. En estos últimos días he realizado muchos vuelos en compañía, durante mis sesiones de entrenamiento, y sin embargo ella solo habla cuando volamos los dos solos. Cuando uno vuela solo, no puede evitar sentirse próximo a su aparato. Nos necesitamos el uno al otro, para volar, y de esa necesidad surge una intimidad entre la carne y el metal.

—Disculpe, señorita —le dije—. No es mi intención tomarme tantas confianzas tan pronto, pero tengo la sensación de que usted y yo... seremos... no sé ni siquiera cómo llamarlo...

*¿He de tener un nombre, Richard?*

Sonreí.

—¿Y yo, señorita?

Un silencio juvenil, divertido.

*Puff, llámame Puff. Soy la nube que casi se forma, que casi se deshace. Soy la melodía melancólica, sabida pero solo a medias recordada, que te llama a subir más. Soy voluta de aire que no ve nadie salvo tú, querido piloto. Soy la vida que nadie más cree cierta.*

Lo pronuncié en voz baja, entre el rumor tenue del viento que entraba por la escotilla abierta.

—Hola, *Puff*.

Si alguna lección he aprendido a lo largo de mis días, es esta: *¿Quieres que tu vida sea radiante y encantadora? ¡Deja volar tu imaginación, y seguro que te llevará al otro lado de las montañas!*

## Aguas turbulentas, ataduras triples y tormentas que tal vez no descarguen

Esta mañana, sin planes, fui a saludar a *Puff* inmediatamente después de que saliera el sol. Pasé varias horas jugando con ella, inventándole un freno de mano sencillo, adaptando el cinturón de seguridad para no tardar en buscar la hebilla, comprando algunas cosas en la ferretería para completar su caja de herramientas, un etiquetador para renovar sus etiquetas, pilas para los auriculares aislantes del ruido, cuerda elástica ligera para ayudar al compensador del alerón... cosas sueltas a fin de ir haciéndomela más mía, y de hacerme yo más suyo.

El tiempo estuvo sereno toda la mañana, no se levantó el viento hasta la tarde, que era precisamente cuando yo debía salir a volar. Poco después de las dos en punto abandonamos la playa y nos adentramos en el lago. Noté cómo el apoyo se trasladaba de las ruedas al casco, y *Puff* se convirtió en barco.

Las ruedas se retraían mientras se calentaba el motor, y avanzamos hasta el extremo del lago para colocarnos a favor del viento, allí donde empezaba a levantarse algo de oleaje. Ella navegaba feliz con el viento cruzado, mientras las crestas de las olas salpicaban y algunas gotas llegaban a la escotilla de cabina. Me sigo resistiendo un poco a cerrarla... Es tan agradable volar con el cristal bajado, sentir el viento...

Hoy íbamos con poco combustible, unos sesenta litros a bordo, suficientes para casi dos horas de vuelo, aunque yo prefiero aterrizar siempre al final del día con una hora de reserva. Casi nunca la uso, se trata de un tema de tranquilidad mental. A la mayoría de pilotos les ocurre lo mismo.

(Acaba de ocurrírseme que te estoy convirtiendo en un experto en aviación... «Escasez de carburante, rachas de hasta cuarenta nudos, las cuatro cosas más inútiles para un piloto: la altitud que tienes por encima, la pista que dejas atrás, el combustible del depósito y la décima de segundo inmediatamente anterior.» Tal vez no fuera esto lo que esperabas encontrar al comprar el libro, pero te lo doy gratis, no te voy a cobrar más por ello.)

Con la palanca hacia delante (con un movimiento rápido, Dan... No he vuelto a hacerlo despacio desde que me comentaste que así se mete agua en el propulsor), y en nueve segundos, *Puff* ya estaba volando.

Minutos después empezó a alarmarse un poco, a observar las franjas blancas que el viento dibujaba en el lago que yo había escogido para practicar.

*No pensarás amarar, ¿verdad?*

—Pues claro que vamos a amarar, *Puff*. Tenemos que practicar en aguas turbulentas.

*¿Es que quieres ponerme a dormir?*

Creo que los aviones denominan «humor negro» a su manera de preguntarme si pensaba estrellarme con ella en breve.

—Es un procedimiento normal, *Puff*. Amarajes en aguas turbulentas, ¿no te acuerdas?  
*No.*

Repasé la lista de operaciones en voz alta. «Esto va a ser un amaraje. Rueda izquierda levantada, rueda de cola levantada, rueda derecha levantada, ruedas indican UP en amaraje, bomba de refuerzo conectada, flaps en 20.»

Ella no se quejaba, solo mostraba cautela ante mis habilidades como piloto después de nuestro accidente en la Rampa de la Desesperanza. Reduciendo la potencia, descendimos para iniciar la aproximación final. El agua, de un azul violáceo, con alguna cresta blanca aquí y allí, a modo de banderín de alerta ondeando al viento.

Me preparé para realizar un aterrizaje normal, y antes de rozar siquiera la primera ola, *Puff* supo que la estaba fastidiando. No dijo nada, pero noté cómo se agarrotaba en previsión del impacto, porque el agua, a 55 millas por hora, es dura como el cemento. Tocamos la primera ola, rebotamos una vez, dos veces, el tercer rebote fue más alto, y yo lo aproveché para dar potencia, subir e intentarlo de nuevo.

*¿Y ese es nuestro amaraje en aguas turbulentas? ¿Así es como lo hacemos, como en un amaraje normal pero rebotando en lugar de descender y quedarse abajo?*

—Lo siento, *Puff*. No me ha parecido que el agua estuviera tan agitada. Ahora sí vamos a ejecutar nuestro amaraje sobre aguas turbulentas.

Siguiente intento. «Esto va a ser un amaraje. Rueda izquierda levantada...»

*¿Y así es como va a ser nuestra vida? ¿Vamos a estar siempre forzando los límites? ¿Vamos a hacerlo así siempre, tú y yo?*

Por lo que pude entender, me lo había preguntado sin oponer resistencia, sin esperanzas de que pudiera ser de otra manera. Mostraba curiosidad por saber qué nos deparaba el futuro a los dos, y me pareció que tenía derecho a preguntármelo. Creo que le sorprendió verme sonreír, porque no era su intención resultar graciosa.

—Yo no creo que esto sea «forzar los límites», *Puff*.

Viramos para iniciar la aproximación final contra el viento. Esta vez yo recordé la diferencia entre un amaraje normal y otro en aguas turbulentas. Reduje velocidad, la llevé horizontal hasta el agua, despacísimo, y esta vez no hubo rebotes.

Sí, seguro, a esa velocidad menor el agua es más blanda. *Puff* salpicó y se mantuvo en ella. Volando contra el viento, no podíamos ir a más de 30 millas por hora cuando tocamos las olas.

*Mejor. Tienes buenas aptitudes para pilotar...*

—Gracias, *Puff*.

Eché la palanca hacia delante, y en cuestión de segundos ya estábamos de nuevo en el aire.



Realizamos cinco o seis amarajes más, hasta que noté que me salían fácilmente y me convencí de que podría enfrentarme a aguas más agitadas de las que ese lago me ofrecía.

Ascendimos a toda potencia y yo levanté mucho el morro, de ese modo que en otros aviones supondría entrar en pérdida e iniciar un descenso en picado, pero que en el SeaRey sirve para subir y seguir subiendo.

El dial de la izquierda, indicador de la velocidad de vuelo, informaba de que estábamos volando a 16 millas por hora. Es posible que no fuese nuestra velocidad real, a causa de un error del instrumento causado por un ángulo de ascenso tan acentuado, pero no hay muchos aviones, incluso con errores en la velocidad de vuelo, capaces de indicar esa velocidad cuando están en el aire.

Después logramos estabilizarnos y dimos media vuelta para regresar a casa, impulsados por el viento. Estuve volando con el cristal de la escotilla bajado, hacía un día cálido, y disfruté al sentir el frescor de las gotas de agua salpicándome la camisa.

El lago, en casa, no estaba tan agitado. Descendimos sobre la Fantasy of Flight, de Kermit, buscando concienzudamente el infatigable bimotor, y lo encontramos en tierra, cargando pasajeros.

«Esto es un amaraje...»

Un amaraje normal sobre pequeñas ondulaciones. Nos posamos con delicadeza, y después aceleramos para acercarnos a la playa con velocidad de lancha rápida.

A medida que nos aproximábamos a la orilla, redujimos la velocidad y bajé las ruedas para rodar hasta la arena.

*Me estoy acostumbrando a ti. Gracias por no llevarme hasta la rampa, ayer. Sé que tú también estabas asustado, después de lo que ocurrió.*

—Oh, yo no diría «asustado».

*Pues yo sí.*

—Ruedas bajadas para entrada en playa —dije sonriendo—. Tú y yo nos vamos a llevar muy bien, *Puff*.

Las ruedas tocaron la arena, bajo el agua, eché la palanca hacia delante y ella surgió como una Venus salida del mar, más alta de lo que es cuando está posada sobre el lago. Giré y se detuvo en seco, y un minuto después yo ya había apagado el motor. Qué avión tan magnífico, pensé, rodeado de silencio.

El ordenador de a bordo anunciaba tormentas para la noche. De manera que até las alas dando tres vueltas a la cuerda, coloqué la funda a la cabina y cubrí el motor con una lona. No le pasará nada, me dije, a menos que caiga granizo grueso. Lo que, como las tormentas mismas, seguramente no iba a ocurrir.

Si alguna lección he aprendido a lo largo de mis días, es esta: *Hay fuerzas capaces de destruir los decorados de nuestro mundo de apariencias. No hay fuerza alguna capaz de matar el espíritu eterno de lo que somos.*

## Una familia diferente

**H**oy se cumple el primer aniversario de mi primer vuelo de demostración en un SeaRey, y este año, materializado por el poder del pensamiento, *Puff* y yo hemos participado juntos en el encuentro de SeaReys.

Tras toda nuestra preparación para los vientos y las tormentas, el tiempo se ha abierto en dos, tormentas pasando al norte y al sur, dejando solo unas gotas de lluvia esta noche para nosotros. Mejor. Prefiero prepararme para una tormenta que no llega que prepararme para ella y que llegue y arrase con todo.

Al amanecer, hemos visto que las nubes se desplazaban hacia el este, y dado por descontado que compartiríamos un cielo azul y aguas azules con otros doce SeaReys.

Pero resulta que no eran doce, sino dieciocho en el picnic. *Puff* recibió su ración de elogios. «¡Qué avión tan bonito!» «¿Es uno de los aparatos de Jim Ratte? Trabaja bien, ¿verdad?»

Después volamos, y si esta foto la hubieran tomado dos minutos antes, habrías visto unas nubes perfectas formando las letras de su nombre. Todavía se aprecian los jirones de nubes de las letras: P U F F.





Y esta otra foto ha captado a *Puff* y a su sombra, nuestro futuro: 3.300 millas volando sobre el continente americano.

Paciencia, fortaleza, fe. Si alguna lección he aprendido a lo largo de mis días, es esta: *Todo les llega a aquellos que saben que lo que está en nuestro pensamiento es lo que veremos en nuestras vidas imaginadas, en nuestros planetas de cartón.*

## Una excursión con *Puff*

Dan llamó esta mañana a las diez y media, mientras yo revisaba a *Puff*, comprobando cables y cierres, motor y propulsor, asegurándome de que estuviera lista para volar.

O vamos al espectáculo aéreo, o vamos a volar, y si dices que a volar, yo estoy listo para ir.

Qué hermosa invitación. Ya sabéis qué le respondí.

—Me gustaría enseñarte el sur, el río Saint John —repuso él—. Estoy repostando, nos vemos en el aire, dentro de una hora.

Con puntualidad matemática, entré en formación con él y nos dirigimos hacia el este para la primera lección de *Puff* sobre vuelo fluvial. Presentía que lo que Dan tenía en mente no era tanto mostrarme el río, sino asegurarse de que *Puff* y yo estábamos listos para emprender un gran vuelo continental.

No sé cuántas veces Dan y su avión 220 WT (Whisky Tango, en argot de pilotos) habrán volado a altitudes inferiores a los cien pies. A menos de diez pies. Para *Puff* hoy ha sido su primera vez tan abajo. Esta es una vida totalmente nueva para ella, volar sin llegar a estrellarse, y su corazoncito estaba alegre y latía con fuerza.

—Empiezo a tener hambre —me comunicó Dan a través de la radio, cuando ya llevábamos muchas horas y muchas millas—. ¿Paramos a comer?

—Afirmativo —respondí—. Los pilotos no podemos decir «sí», así, sin más, porque en una radio de mala calidad el sonido podría distorsionarse y oírse como «no», o como «no estoy seguro». «Afirmativo», en cambio, suena como «sí».



Lo observé desde arriba descender en círculos y amarar en el río, no lejos de un restaurante que ofrece comidas y paseos en hidroavión. Aquella era mi primera parada en serio sobre un río, la primera vez que amaraba y dejaba el aparato un rato solo. El viento soplaba débilmente, el agua estaba plana. *Puff* no estaba demasiado convencida de que la dejara sola mientras comíamos, pero Dan lo había hecho mil veces.

—La gente es respetuosa y no se acerca mucho a los aviones —comentó, antes de corregirse a sí mismo—, aunque hay que ir con cuidado con los niños de nueve años. Les encanta tocar los botones y los mandos.

¡ALERTA!

Es broma. Aunque hemos visto todo tipo de caimanes mientras volábamos, ninguno de ellos ha sido maltratado para la toma de estas fotos.

Almorzamos y volvimos a salir, otro amaraje sobre el río, ni un alma a la vista.

Las horas de vuelo conjunto crean lazos de confianza. *Puff* y el 220 WT, cuyo verdadero nombre es *Jennifer*, se están haciendo buenas amigas.

Mañana es el gran encuentro, lo que llaman «Splash-In», en el lago de Fantasy of Flight. *Puff* asistirá con sus mejores galas. Y yo también.

Hoy, la *Puffster* y yo hemos estado donde no habíamos estado nunca, y aprendemos deprisa.

Si alguna lección he aprendido a lo largo de mis días, es esta: *No nos preocupemos por lo que se supone que tenemos que aprender en cada momento. Hagamos lo que más nos gusta en el mundo, y lo aprenderemos.*

Gracias, Dan, de mi parte y de la de *Puff*, por la salida de hoy y la instrucción de vuelo. ¡Cuatro horas volando, y no solo no has cobrado nada, sino que has pagado tú la comida!





## Una excursión con *Puff*, segunda parte

No le ha gustado mucho que la llamara «la Puffster». Le parece seco, duro, demasiado informal, irrespetuoso y confianzudo. Es una falta de respeto, de carácter, de clase. ¿Acaso, en el fondo, no me importa su espíritu? ¿Es que no quiero ser siquiera un poco amable o considerado? Ayer noche no pude dormir por haberla llamado así, y ahora tengo que disculparme públicamente. Lo siento, *Puff*, no volveré a llamarte así.

Soy lento, me cuesta aprender a dirigirme a ella de un modo adecuado. La mayoría de aviones son «hembras», pero yo nunca había pilotado un avión tan femenino.

A continuación viene una galería de fotos del vuelo de ayer. Dan ya lleva años volando sobre el interior de Florida con su *SeaRey*, pero se lo pasó tan bien como *Puff* y yo.

Dan mira desde atrás, desde *Jennifer*, y ve a *Puff* que parte por primera vez al encuentro de un mundo que no conoce.



Puff es muy pequeña,  
la naturaleza,  
inmensa.



¡Y muy salvaje!



Arenas solitarias.



Dan y Jennifer aterrizan sobre el agua (no muy lejos del caimán); Puff no está del todo lista para hacer lo mismo.



Más tarde, sobre un río muy elegante, desciende.





Tras tanta naturaleza, se hacía un poco raro volver a la civilización.



A Puff le gusta esta foto, y se plantea nombrar a Dan su fotógrafo oficial.

## Mañana hoy

¿Qué decir sobre este vuelo?  
¡Ya lo sé!

La impresión que se tiene de Dan Nickens, cuando se habla con él un rato, es que es un caballero muy considerado, de amplios conocimientos sobre gran variedad de temas: geología, química y derecho, por nombrar tres que yo sé, además de sobre el SeaRey. La clase de persona a la que uno se alegra de encontrar en un club, rodeado de libros encuadernados en piel, y de cuadros de filósofos en las paredes mudas. Piensa en un «caballero» y tendrás una descripción inicial de esa persona.

Me encontré con él en pleno vuelo esta mañana, su SeaRey *Jennifer* un punto diminuto sobre el horizonte, hacia el norte. *Puff* y yo subíamos desde el sur, y vimos que al punto le salían alas.

—Whisky Tango te tiene en su campo de visión —dijo Dan.

—Papa Eco, Roger.

Conté hasta tres, calculando nuestro turno para interceptar, y *Puff* y yo descendimos hasta ocupar nuestra posición, cerca del ala izquierda de *Jennifer*, a unos cien pies de distancia, más o menos. No olvides lo que he dicho: es un caballero.

Recorridas veinte millas, empezamos a volar sobre el paisaje natural, salvaje, de Florida. *Jennifer* bajó el morro en dirección a uno de los trillones de lagos desiertos de la zona central del estado, y *Puff* la siguió como una amiga fiel.

Dan se niveló a entre 15 y 60 centímetros sobre la ondulación del agua, una altitud de crucero con la que se siente cómodo. Se trata de una visión que quita el hipo, su hidroavión rozando el lago, la luz centelleando en el agua y sobre la superficie curva del parabrisas.

Volar duplicando la velocidad del sonido a 40.000 pies de altura es nadar en pegamento comparado con hacerlo a 75 millas por hora a dos palmos de las crestas de las olas. Una estela oscura le seguía en el agua, causada por el chorro de aire que descendía desde sus alas. Ese es un vuelo de precisión que se mide en centímetros, y a *Puff* no le quedó más remedio que admitir, desde su conservadora altitud de tres pies, que se trataba de algo hermoso de contemplar.

Para un avión de tierra, volar tan bajo sobre el agua habría sido insensato y peligroso. ¿Dónde aterrizas si el motor se detiene? ¡En el agua! Pero, con un hidroavión, a esa altura, ¿dónde amaras cuando el motor se detiene? ¡En el agua! (Los pilotos de hidroavión cuentan un chiste: Dicen que todos los aviones pueden aterrizar en el agua,

pero que los hidroaviones son los únicos que pueden hacerlo más de una vez.)

Entonces apareció una orilla, y *Jennifer*/Dan ascendieron con elegancia varios centenares de pies. Empezaron a seguir el canal que crea el río Kissimmee, recto como una cuerda a través de un mar tranquilo de palmitos y pastos verde esmeralda.

¡Apareció una pista de aterrizaje junto al canal! Arena blanca entre hierba, lo bastante ancha como para que por ella pasara un automóvil. De hecho, seguramente, la usaban los automóviles. Pero *Jennifer* la tomó por pista de aterrizaje, bajó las ruedas y oí la voz de Dan por la radio: «Bajamos ruedas para aterrizaje sobre tierra.» *Puff* y yo viramos y observamos desde el aire su descenso, su contacto leve con la arena, que al momento levantó un penacho de polvo blanco. Primero rodaron por el centro de la franja, después giraron hasta quedar sobre la hierba y se colocaron de manera que pudieran observar nuestro aterrizaje.

*Creo que... creo que esto no lo he hecho nunca...*

Yo no decía nada, salvo: «Esto es un aterrizaje. Rueda izquierda bajada, rueda de cola bajada, rueda derecha bajada, ruedas bajadas, indicador en DOWN para aterrizaje.»

*... en un camino.*

—Esto no es un camino, *Puff*. Es una pista estrecha.

*Ah, bueno, entonces no pasa nada.*

Y aterrizamos en el camino. Al detenernos sobre la hierba, dije:

—No lo había hecho nunca...

*¿QUÉ?*



—He aterrizado en campos de heno, sobre pastos, en playas. Pero en un camino, nunca.

*¿Nunca en toda tu vida?*

—En toda mi vida.

Ella permaneció en silencio un buen rato.

*Es solo una pista estrecha...*

Todavía sonreía cuando apagué el motor.

¿Os acordáis de que os he dicho que Dan es un caballero refinado, estudioso, que lee libros? Pues resulta que aterriza en caminos abandonados. Y todavía no lo habéis oído todo. ¿Puede tener tanta destreza un caballero que lo que a nosotros nos acelera el corazón es para él un aspecto más del refinamiento? ¿O su corazón también se acelera cuando vuelve al Club y piensa en el día que acabamos de pasar?

Tal vez es que necesite saber, antes de lanzarse a cruzar el continente entero con *Puff* y su piloto... si esos dos saben volar.

Dejaré que sean sus fotos las que respondan, pero sí quiero hablar del Encuentro con los Juncos. El cañaveral se encuentra en el lado occidental del Lago Okeechobee, y las puntas de los juncos se alzan dos metros por encima del agua. Dan estaba volando a su altitud habitual, pero me di cuenta de que *Jennifer* no ascendía para esquivarlos. Oí decir: «Levantar ruedas para amaraje.» *Jennifer* perdió velocidad y de pronto desapareció entre un bosque de verdor.

*Richard, nosotros no vamos a... ¿verdad?*

—Si él puede hacerlo, nosotros también. Nos está enseñando lo que ha aprendido él.

*Lo que han aprendido ellos.*



—Ruedas levantadas para amaraje —anuncié, y pulsé el interruptor para hacer bajar el flap. Tocamos los juncos a 50 millas por hora, entre una nube de espuma y una agitación de hojas que se doblaban a nuestro paso. Al reducir la velocidad, apartando aún juncos, entreví el estabilizador vertical de *Jennifer* cuando ella viraba hacia la orilla y se internaba en una zona de verdor profundo. Entonces yo ya solo adivinaba la punta del propulsor por encima del follaje. Dan maniobraba para tomar una foto de *Puff* entre las cañas.

Y lo consiguió.

Un caballero no permite que sus habilidades mermen. Ni evita la aventura. Lo siguiente era el sendero para bicicletas.

Desde el aire, una vez que abandonamos el cañaveral, vimos una línea fina, trazada a lápiz, a través de las tierras pantanosas del sur de Florida: un camino para hidrodeslizadores propulsados por ventiladores. De unos tres metros de anchura, y con tierra firme a ambos lados.

Al oír «levantar ruedas para amaraje», pensé: «Y ¿dónde está el agua?»

Y grité en silencio al entender lo que Dan se proponía.

Lo que se proponía era posar el casco de *Jennifer* sobre ese camino para hidrodeslizadores, y hacer que los flotadores de las puntas de las alas quedaran a muy pocos centímetros de la hierba, casi rozándola. Pero yo veía que sí la rozarían, que quedarían casi cinco centímetros por debajo. Solo después descubrí que Dan no solo tenía intención de amarar allí, sino de tomar fotos mientras lo hacía.

—De ninguna manera voy a...

*Está chupado. Si Jennifer puede hacerlo, yo también puedo.*

—Supongo que sabes lo que haces, Puff —susurré—. Ruedas levantadas para amaraje...

¿De dónde sacará la confianza?

Pero ella no dijo ni mu mientras descendíamos en dirección a la fina tira de agua. Según veía, allí no había el menor espacio para el error. Delante de nosotros, las alas brillantes de *Jennifer* se recortaban contra la hierba silvestre, y al posarse en la delgada franja, el agua a su paso salpicó de blanco el verde de ambos lados.

—Bomba de refuerzo conectada, flaps bajados, ruedas levantadas...

Y entonces silencio, dos almas concentradas en lo que había que hacer. Tú posa el casco sobre esa línea central, me decía a mí mismo, y ella ya se ocupará sola de las alas. Si *Jennifer* puede...

Después el horizonte se tornó verde, un solo corte de agua plateada delante. Clávate a esa tira de plata, Puff, clávate a ella.

Y eso es lo que hizo, salpicando nieve líquida por los aires a nuestro alrededor. Seguir recto a cincuenta millas por hora, nada importa salvo seguir recto. Y lo logramos. No sé si Puff lo admitirá, pero confieso que después de medio minuto así, me alegré mucho de echar hacia delante la palanca y seguir a Dan y a *Jennifer* de nuevo hasta el cielo.

Se dice que volar son horas y más horas de aburrimiento salpicadas por instantes de absoluto terror. Se exagera mucho. Volar, al menos con Dan y *Jennifer* ese día, fueron horas y más horas de alerta impaciente, salpicadas por instantes de, digamos, intensa concentración.

Así pues, hoy ha habido cuatro horas de intensidad y alerta dedicadas a observar en acción a un maestro de su aparato.

Sé que Dan dirá: «No vayas por ahí diciendo que soy un gran piloto. Me queda mucho por aprender.» Así que no diré que es un gran piloto. ¡Qué foto tan buena, Dan!

Cuando terminaba el día, *Jennifer* puso rumbo al norte, hacia casa, y Puff y yo descendimos para posarnos sobre agua conocida y navegar hasta nuestra playa.

*Son buenos, ¿verdad?*

Quería responder que no había para tanto, pero no podía.

*¿Llegaremos a ser tan buenos tú y yo alguna vez?*

—Si entrenamos tan duro como ellos, si volamos tanto como ellos —le dije—. Algún día, Puff, sí. Algún día seremos tan buenos en el aire.

Si alguna lección he aprendido a lo largo de mis días, es esta: *Son las pruebas más difíciles a las que nos enfrentamos las que, al superarlas, nos hacen más felices.*



## Otra vez el Capitán Gallina

No puedo ni imaginar cómo debió de ser para el comandante Richard Byrd partir para su expedición a la Antártida en 1926. Tenía un avión muy grande que preparar para el vuelo.

¿Cómo es posible que un avión tan pequeño tenga tantas cosas que haya que dejar listas antes del viaje? *Puff* me ha enviado a que le compre una pistola de engrase, KeelGuard, cinco clases diferentes de cinta aislante, velcro, burletes aislantes, expansor eléctrico, espray anticorrosión, adhesivo de epoxi, papel de lija, bombonas de gas, tornillos, tela fina, tres clases de cuerda, anclas, abrazaderas y mosquetones, un candado pequeño, cuerda elástica, alambre de seguridad, cadena fina para el cierre del timón, piquetas, funda para la cabina, funda para el motor, cadena fina para el cierre del timón, cera en espray (para abrillantar el parabrisas), herramientas, pilas, alimentos de supervivencia, agua mineral... y eso solo para empezar.

Me he pasado casi todo el día fijando el KeelGuard (tumbado boca arriba, bajo el avión, mi cuerpo desapareciendo gradualmente en la arena), y haciendo chapuzas con la cinta aislante y el velcro.

Pero esta es una historia sobre el Capitán Gallina. Una vez más.

A veces, en Florida, el viento sopla durante la mañana, y después amaina durante la tarde. A veces sopla suavemente de mañana y arrecia por la tarde. Al parecer, depende de si trabajo con *Puff* por la mañana o de si lo hago más tarde. Hoy el agua parecía propicia al amaraje, una brisa ligera, pero no demasiada, así que no me he molestado en ver la información meteorológica. (¿Tú percibes lo inesperado cuando está a punto de pasar?)

Preparé a *Puff* para salir a volar: la desaté, le quité las fundas de cabina y motor, completé la inspección previa. No se me ocurrió pensar que, en la parte del lago en la que me encontraba, el viento soplaba a mi favor, y lo que yo veía eran aguas calmadas. (Así es como ocurren los hechos desafortunados en aviación: cadenas de acontecimientos insignificantes que se unen para convertirse, más adelante, en grandes impedimentos.)

¿Por qué siempre grito «¡Propulsor despejado!» antes de poner en marcha el motor, si nunca hay nadie a una milla a la redonda del propulsor? Supongo que es la costumbre. Entonces se encendió el motor y *Puff* despertó. Un minuto después ya rodaba por la arena, camino del agua, las ruedas retrayéndose, inocente y curiosa por descubrir lo que íbamos a aprender hoy.

A unos cien metros de la costa, mientras comprobaba si la temperatura del aceite

aumentaba, *Puff* corrigió la marcha ella sola, con el viento, y viró hacia la izquierda por más que yo diera el timón todo a la derecha. Solo entonces pensé que el viento podía ser un factor determinante ese día. *Puff* no se encara con el viento ella sola, a menos que alguna racha lo bastante fuerte le obligue a ello.

Aceleré para llevarla junto a un saliente resguardado, el chorro del propulsor sobre el timón, más fuerte que el viento, pero ella apenas mantenía el equilibrio mientras avanzábamos, y las olas eran cada vez más altas, sus lomos rematados por espuma blanca, y unas franjas de viento surcaban el agua.

Todo ese tiempo me llevó darme cuenta de que la situación no estaba mejorando, sino empeorando, y seguía empeorando a medida que navegábamos a favor del viento. Llegados a ese punto me pareció que tal vez lo mejor fuera no salir a volar. Podríamos haberlo hecho en caso de necesidad, por ejemplo si Lassie apareciera de pronto con la noticia de que Timmy se había caído al pozo, pero Lassie estaba descansando no se sabía dónde, y ese no era día para realizar vuelos de entrenamiento.

Así pues, moví el timón para regresar a casa. *Puff* viró al instante a la derecha, encarándose al viento. Pero no consiguió completar la maniobra. Se volvió de lado hacia la tormenta, y una ráfaga pasó por debajo del ala expuesta al viento y la levantó. Tonto de mí, había virado a la derecha en vez de a la izquierda, y mi peso, desplazado a la izquierda respecto del centro, contribuía a que el viento nos hiciera virar en sentido inverso.

Vi que el flotador izquierdo desaparecía bajo el agua. Y que la punta del ala seguía el mismo camino.

*¡Richard! ¡El viento! ¡Ayuda!*

Pisé con todo mi peso el pedal del timón derecho, eché la palanca hacia delante para que el chorro del propulsor hiciera girar la cola hacia la izquierda, levantara el ala y volviera a equilibrar el avión.

Todo ocurrió a cámara lenta, porque el ala estaba bajo media tonelada de agua.

Despacio, muy despacio se volvió, viró hacia el viento y el ala hundida empezó a elevarse. En ese momento pensé que si viniera otra racha fuerte, la perdería. Los ángeles de la guarda de *Puff* se interpusieron, centelleando frente a la tormenta, para impedirlo. Gradualmente la proa se levantó al viento, el ala sumergida ascendió desde las profundidades y enseguida los controles de vuelo volvieron a funcionar, como si voláramos en ese viento. Viramos del todo, nos encaminamos en dirección contraria, y vi que las crestas de espuma blanca, que antes no veía por estar del otro lado de las olas, fatigaban a *Puff*.

*¿De verdad queremos hacer esto?*

*Puff* se hacía la valiente, pero era la primera vez que hundía un ala en el lago, y sabía lo mismo que yo: si hubiéramos avanzado un palmo y medio más hacia la izquierda, una tonelada de agua habría entrado en la cabina por la escotilla abierta, y nos habríamos hundido. (A su piloto no se le había ocurrido cerrarla por si sucedía algo así, en un eslabón más de la cadena que había ido enlazando aquella tarde.)

Ella se libró del último cuarto de tonelada de agua, y de sus temores, tan pronto como

comprendí que no debíamos seguir en medio del lago, y la llevé a la orilla. Todas y cada una de las olas que remontábamos salpicaban en el parabrisas.

De nuevo en la playa, agitado por el viento, hice un repaso de la lección:

1. Cuando el agua no parece nada agitada y te encuentras en la zona del lago situada a favor del viento, recuerda que lo que tú contemplas es la zona calmada de ese lago. Todo el resto es un desastre.
2. No está de más revisar la previsión meteorológica para la navegación aérea antes de salir, aunque solo sea para divertirse (cuando yo lo hice, sentado en la cabina después de apagar el motor, con *Puff* ya dormida, el aeropuerto más cercano daba unos vientos de 15 aumentando a 23, con rachas de 30 nudos. Unas rachas de 30 nudos no son como para estar en el agua con un hidroavión deportivo ligero. Eso lo sabe *Puff* y lo sé yo).
3. Si ves que ocurre algo un poco raro, si el avión vira solo en la dirección del viento, ¡despierta, piloto! Eso es que está reaccionando a lo que ocurre en el aire, no a lo que tú crees que está ocurriendo en tu mente.
4. En lugar de dedicarte a considerar la cantidad de agua que entrará en el avión si esa ala se sumerge más en el agua, ayúdala a colocarse con el viento en contra y, ya de paso, cierra a cal y canto la escotilla.
5. Me he ganado la pertenencia al Club del Capitán Gallina usando la prudencia para evitar situaciones complicadas antes de que empeoren. No se me pide que posponga ese «antes de que empeoren» hasta el último segundo, o hasta encontrarme patas arriba en el agua. Las decisiones que se toman en un estado inicial son buenas decisiones.

Y eso es todo. Hoy no he pasado ni un minuto en el aire, y aun así hemos estado más cerca de meternos en un buen lío que durante las cuatro horas que ayer transcurrieron entre pantanos infestados de caimanes.

Hoy el Capitán Gallina ha perdido una o dos plumas, pero promete aferrarse más a las pocas que le quedan.

La única foto de hoy es un vídeo hecho con palabras:

Imagina a *Puff* en medio de una Tormenta Perfecta como las que aparecen en las películas: ahora elevándose hacia el cielo, ahora hundiéndose en las profundidades, desapareciendo de la vista, para volver a ascender, despacio, bajo el peso del agua verde que le hunde el morro. Finalmente se eleva, se agita, libre, y unos chorros de espuma blanca de seis, de ocho metros de altura se elevan desde el timón.

Imagina un superpetrolero en el mismo lago con *Puff*, luchando para mantenerse a flote en medio de esas olas embravecidas y perdiendo, disparando cohetes de señales hacia el cielo, la tripulación corriendo hacia los botes salvavidas.

Cuando tengas en la mente esa escena de terror puro, retrocede un punto y tendrás el día que hemos pasado hoy en el agua. Aunque lo que estuvo a punto de ahogarnos a

nosotros no fue el agua, sino el viento.

En el último minuto buscamos refugio, y nos salvamos por los pelos, empapados pero vivos.

Además de eso, hoy no ha sucedido mucho más. Con *Puff* empapada, a salvo en la playa, me sobrevino un atisbo de preocupación: si hemos tenido estos problemas para volver a nuestro domicilio provisional, ¿qué vamos a encontrarnos en las 3.300 millas de ruta hacia el oeste?

A pesar de los monstruos marinos, si alguna lección he aprendido a lo largo de mis días, es esta: *Morirse de aburrimiento asusta más que morir atrapado por una tormenta, o en una montaña.*

## ¡Vuelvo a volar!

**E**l viento se ha desplazado esta mañana, después de oír que había un hidroavión al este que necesitaba que lo acosaran, y nos ha dejado en paz a *Puff* y a mí, con un día de calma casi absoluta.

A mí me parecía que debía aprender un poco más sobre el comportamiento de la avioneta durante un fallo de motor tras el despegue, así que estuvimos simulando varios fallos sobre un lago cercano.

Para mantener la velocidad de vuelo tras un fallo de motor (y es importantísimo mantenerla), el piloto debe llevar la palanca de control hacia delante y convertir su aparato en un planeador en muy poco tiempo.

Eso es algo que a veces olvidan los que no pilotan aviones pequeños... Todo avión es un planeador con un motor añadido. Que el motor deje de funcionar no implica necesariamente que el avión deje de volar. Lo que ocurre es que planea suavemente hasta la tierra. Por eso a los aviones sin motor (o con un motor detenido) se los denomina «planeadores».

Los planeadores sin motor están diseñados para tardar mucho en regresar a tierra. *Puff* no ha sido diseñada para tardar tanto. Por eso hemos estado practicando hoy (cuando su motor se detenga en el futuro, ninguno de los dos se preocupará en exceso, porque ya sabremos qué ocurre, y lo único que tendremos que hacer será encontrar agua, o alguna superficie plana, para posarnos en ella).

La velocidad vertical de descenso de *Puff* hoy era de entre 700 y 800 pies por minuto... es decir, que desde una altitud de 500 pies disponíamos de 40 segundos desde el momento en que se apagara el motor hasta que tocáramos la superficie del planeta, lo que es bastante tiempo. Podría haberlo alargado un poco más volando más despacio, pero los otros pilotos de SeaReys se disgustarían conmigo si te contara que había establecido una velocidad de planeo inferior a nuestras 70 millas por hora de seguridad. Lo único que se requiere es práctica, y saber que el aparato puede permanecer en el aire un poco más si uno va con cuidado. Aun así, hoy no lo hemos probado.

Disfruto del silencio con el motor al ralentí (después practicaré un poco con el propulsor apagado), oyendo solo el susurro del viento mientras planeamos. Suena más o menos así: imagina el sonido del viento soplando suavemente sobre un micrófono, o una respiración sostenida durante cuarenta segundos.

Así que ya ves, un fallo de motor no ha de preocupar mucho si uno ha practicado y está listo cuando el propulsor deja de girar. Los problemas vienen cuando uno cree que

los motores nunca fallan y abandona la distancia de planeo respecto a un lugar razonable donde aterrizar. No siempre resulta fácil, pero es responsabilidad del piloto plantearse esas cosas.

¿Crees que no sé lo que hago al escribir un poco sobre aspectos técnicos en un libro de aventura moderada? Pues sí sé lo que hago. Atrapo los pequeños temores que aún sienten los lectores que todavía no son pilotos, y les doy a entender que algún día podrán pilotar su propio avión. La libertad y la belleza del vuelo merecen el estudio y la práctica que exigen, ya que incluso la práctica resulta divertida.

Si alguna lección he aprendido a lo largo de mis días, es esta: *No es posible convencer a nadie de que haga algo si en el fondo no desea hacerlo ya.*

*Estuve trabajando un rato más con Puff, mientras ella dormía en la playa, fabricándome un reposacabezas, adaptando los dispositivos de fijación al asiento, apuntando las cantidades de combustible del indicador. Mientras me dedicaba a esas tareas tan agradables, me vino a la mente la canción de Oliver: «Where is Love?» Es una melodía preciosa, algo triste y melancólica, de modo que no entiendo por qué tuvo que venirme a la mente precisamente. ¿Me la está cantando Puff mientras sueña?, me pregunté. Tal vez tuviera que ver con el título, para recordarme que el amor no está ligado al espacio-tiempo. ¿Una cuestión filosófica, o una cuestión personal para cualquiera que la tararee? Eso todavía no lo he resuelto... Ahora mismo, mientras escribo, todavía resuena en mi mente.*

## Vuelo rutinario

Como si tal cosa existiera. El propósito de cualquier vuelo puede sonar a rutina: «Instrucción de vuelo», «Vuelo de prueba», «Hasta Sebring para mantenimiento de motor»... Pero el vuelo en sí ofrece casi siempre un regalo inesperado. Esos acontecimientos no-planificables se cuelan en la vida del piloto prácticamente cada vez que despega, los anote o no en su cuaderno de bitácora: «Una bandada de flamencos se eleva sobre los juncos.»

El vuelo de hoy ha sido como esos primeros: «Hasta Sebring para mantenimiento de motor», con Dan Nickens. Me hizo saber que sobrevolaría la casa sobre las nueve y media, y me preguntó si me apetecería acompañarlo en su salida.

*Puff* y yo nos encontramos con Dan y *Jennifer* a 1.500 pies de altura a las nueve y media. El aire, allí arriba, era sereno y suave.

De camino, más adelante, apareció un lago. Dan perdió altura y nosotros, claro está, le seguimos. La altitud preferida de Dan para atravesar el país sobre agua (que es la manera natural para él) está entre los cero y los dos pies. *Puff* y yo nos mostramos más conservadores, sin bajar de los seis pies, desde donde tomamos una foto.

Una vez más se da ese curioso contraste en ese hombre: tan pronto está volando a ochenta millas por hora sobre la ondulación despreocupada de las aguas como, según lo imagino yo, se instala en el Club ataviado con una de esas chaquetas con coderas de gamuza, conversando sobre capas de sedimentos geológicos, Pangea y la Dorsal Mesoatlántica.

Sonríó al pensar en semejante contraste, por más que no tenga el valor de descender para alinearme con él a su altitud (los pilotos de flanco suelen volar más bajo que el líder).

Esta es tu rutina de vuelo: la superficie se despliega debajo como una lámina de relámpago azul oscuro, el rugido de cascada del motor a escasos centímetros de la cabina, el viento que aparta cortinas de aire fresco y duro a milímetros de tu rostro.

Dan no tiene garantía ilimitada en el motor que lleva a revisar, pensé al ver que la quilla de *Jennifer* rozaba una ola y levantaba una nube de agua. ¿Y nosotros? ¿Venimos a este mundo con garantía ilimitada?

«Si por lo que sea no estás completamente satisfecho con esta vida, querido mortal, puedes escoger entre un número indeterminado de otras vidas, sin coste adicional para ti más allá de los depósitos prepagados de valentía y sentido del humor.»

Dudo de esa cláusula que niega el coste adicional, pues sí pagamos por nuestro tiempo

de vida no solo con valentía y sentido del humor, sino con la determinación de vivirlo lo mejor que sabemos, apurando al máximo nuestro derecho. Con todo, nunca he dudado de que podamos escoger otra vida, después de esta o antes, o en medio mismo de nuestras aventuras.

Si alguna lección he aprendido a lo largo de mis días, es esta: *Podemos cambiar de vida siempre que queramos, decidiendo que seremos distintos a como éramos antes.*

Mientras pensaba en ello, dejé de fijarme en mi altitud y la quilla de *Puff* rozó el agua a 80 millas por hora, un golpe rápido, sostenido, rebotó hasta elevarse de nuevo por el aire, y el impacto me despertó al momento. Tal vez sí tenga garantía de vida ilimitada, me dije mientras regresaba a mi altitud de seguridad (de un metro), pero no, gracias, prefiero desarrollar la que se extiende ante mí ahora mismo antes de planear la siguiente.



## Sebring (bis)

**M**i misión, hoy, era recorrer volando las sesenta millas hasta Sebring y, para variar, hacerlo a gran altura. En otra época de mi vida, «a gran altura» equivalía a 38.000 pies, con una subida en crucero de 42.000. El cielo, en esta ocasión, estaba absolutamente oscuro, el visor del casco bajado para protegerme del sol, y el sonido del oxígeno silbaba en mi mascarilla.

Con *Puff*, hace un rato, «a gran altura» ha consistido en mantenerme a 1.500 pies una tarde calurosa sumergida en la calina de Florida. A ella le han gustado las vistas desde tan arriba, pero no tanto las corrientes turbulentas que ascienden y descienden, porque hoy se dedicaba a viajar, no a buscar térmicas. Apenas había encendido la cámara para dejar constancia de la fuerza ascendente del aire caliente, todo se desvaneció. Si te interesa ver treinta segundos de aire ligero, los tengo grabados en vídeo.

Regresaba de Sebring, y sobrevolaba la localidad de Frostproof, cuando me fijé en algo en lo que llevaba décadas sin fijarme, algo que siempre llamaba la atención de los pasajeros de mi biplano: «¡La granja, la ciudad... son juguetes!»

Tal vez volábamos a la altitud perfecta, pero Frostproof se extendía sobre la mesa de cocina de la Tierra bajo nuestras alas, todo en miniatura y con un detallismo asombroso. Las imponentes mansiones, las zonas de caravanas fijas, las iglesias, incluso los coches diminutos, tan perfectos que habrías dicho que eran de verdad.

Las obras de teatro que se desarrollarán en este momento, pensé, en cada una de esas casas ahí abajo: en el banco y en la iglesia, en las oficinas y en las tiendas y en las calles, obras en plena representación, gente alegre y asustada, fatigada, inspirada. Algunos estarán llorando en este momento, otros estarán silbando. Todos los actores en su lugar del escenario, todos viviendo según el guión, recitándolo sin equivocarse y sin pensar en qué réplicas vienen a continuación.

Para alguien que volara mil pies por encima de nosotros, habría, además, un SeaRey de juguete volando sobre aquella mesa, y en su interior un piloto diminuto mirando hacia abajo desde su cabina abierta, azotada por el viento, maravillado ante tantas escenas que se interpretaban simultáneamente. Sus escenas, mis escenas, todos nosotros con un papel que tiene que representarse.

Volar tiene eso, a veces: te coloca las orejeras de su perspectiva literal, te induce a saber que nada es real. Más allá de esos actores que son como piezas de un ajedrez se aloja un yo distinto, que vive más allá del escenario, del guión, de la obra, que se preocupa solo de expresar amor: ¿Se arriesgará mi actor a hacerlo así en escena en esta

obra, en este episodio, en esta vida?

Entonces Frostproof se perdió en la neblina, detrás de nosotros, y todo volvió a ser velocidad de vuelo, altitud, combustible restante... aunque no del todo. El sentimiento, la conexión con esas vidas siguió parpadeando intermitentemente después, cuando la ciudad ya había desaparecido. No lograba apartarlos de mi mente. En cada una de aquellas casas de juguete: teatro en vivo, lecciones que se evitan, lecciones que se aprenden. De *Puff* y mías, también.

Al norte del lago Wales, la avioneta tiró de mí hacia abajo: quería aterrizar en agua y estar un rato tranquila antes de volver al ruido del cielo. Y eso hicimos, tras escoger un lago redondo y plateado como una moneda de dólar iluminada por el sol. Después de detenernos sobre las olas, alargué la mano para tocar un agua que había pasado del plateado al azul a medio metro de la cabina, más fresca, más densa que el aire mil pies más arriba.

Después volvimos a despegar, y no tardamos mucho en regresar a casa: sesenta millas en sesenta minutos. Un vuelo en el que a *Puff* la adelantaban, por la carretera de abajo, los coches, y también un camión inmenso con un volquete lleno de naranjas.

Cuando ella, molesta, me lo hizo notar, le recordé que seguramente ese camión no tenía la libertad para parar a refrescarse en ningún lago cuando le apetecía.

Si alguna lección he aprendido a lo largo de mis días, es esta: *Las destrezas y habilidades que damos por sentadas en este preciso instante, otros en el mundo se alegrarían inmensamente de poder poseerlas. Así como a nosotros, en ocasiones, nos alegraría mucho poseer las suyas.*

## Cuestiones técnicas

Es así. Hay que saber qué hace y qué no hace nuestro avión. Y ello, cuando lo que nos hace falta saber no está impreso, significa que debemos convertirnos en nuestros propios pilotos de pruebas.

¿Puede *Puff*, por ejemplo, navegar entre un mar de nenúfares y volver a despegar?

Fui directo a la fuente y se lo pregunté:

—¿Los nenúfares son un problema para ti, *Puff*?

*Mejor no probemos con nenúfares.*

—No los hemos probado nunca. Sería divertido navegar entre ellos, y bonito.

*Preferiría no hacerlo.*

—Venga, vamos.

*Si insistes. El piloto eres tú.*

No capté el tono de advertencia de su voz. A partir de ahora tendré en cuenta ese «el piloto eres tú».

Y así empezó mi enloquecido despegue desde el campo de nenúfares.

No sé por qué, pero decidí meterme entre los nenúfares a una velocidad considerable, por lo que, a fin de evitar empotrarme contra la playa, tuve que dar potencia y usar el timón para realizar un giro lo bastante pronunciado para mantenerme alejado de la orilla.

De nuevo en aguas más abiertas, moví la palanca para dar máxima potencia:

—Está bien, *Puff*, ¡a volar!

Oí el rugido del motor a potencia máxima, y también oí su respuesta.

*¿A qué?*

Ni rastro de su alegre impaciencia por llegar al cielo. Se mostraba pesada, lenta. ¿Podía tener algo que ver, me pregunté, con los nenúfares?

Fue entonces cuando nos dirigimos a la orilla. En cuestión de un minuto, estábamos en la playa, con el motor apagado, *Puff* dormida.

Abandoné el avión y me metí en el agua infestada de caimanes, vadeando hasta la cola. Y ¿sabes qué? Sí, nenúfares. Habíamos cosechado casi quince kilos de ellos, que ni resultan muy aerodinámicos cuando se convierten en un amasijo pegado a la cola, ni están diseñados para el vuelo. Con una aerodinámica (y con un peso) comparable a la de un saco de patatas, habría constituido «todo un reto» (como les gusta decir a los pilotos) que *Puff* hubiera aceptado volar, pues su centro de gravedad se había desplazado hasta la zona de «Peligro No Volar».

Una vez retirados los nenúfares, esquivados los caimanes, volví a encender el motor y

nos dirigimos a aguas abiertas.

*Gracias.*

Escueta, formal. Ni un «ya te lo decía yo», ni un «la próxima vez hazme caso antes de meternos en líos otra vez». Solo una palabra y un punto.

Durante dos horas, estuvimos volando y practicando amarajes en aguas poco profundas, pasando a gran velocidad entre islas de cañaverales, realizando aterrizajes en porciones de tierra reducida, despegues con obstáculos, paradas de motor en vuelo y largos planeos con breves amarajes.

Camino de casa, volando tranquilamente a mil pies de altitud, percibí que *Puff* miraba hacia el horizonte, en dirección oeste.

*¿Qué hay ahí?*, susurró ella, que solo conoce llanuras, ríos y lagos y zonas pantanosas, y que ha pasado casi toda su vida conmigo.

—*¿Espacio o tiempo, Puff, geografía o aventura? El mundo es muy grande, en ambos sentidos.*

*Ya casi estamos listos, ¿verdad?*

—Una semana más y nos vamos de viaje.

*No hablo del tiempo. Hablo de ti y de mí. Estamos empezando a conocernos, ¿verdad? Estamos listos para lo que aguarda ahí fuera, ¿no?*

—Paso a paso, *Puff*, no es mucho lo que no seremos capaces de afrontar. Paciencia. Un viaje largo de punta a punta del país son cincuenta viajes cortos.

*Ah. Gracias.*

Esta vez ya no fue tan escueta ni formal.

## Los poderes de la verdad

En la página web privada de los fabricantes y pilotos de SeaRey encontré un *post* ayer noche que también era una advertencia. La advertencia era: «Cuidado cuando falla el motor.» A una altitud de mil pies, el avión del que había colgado el *post* había sido incapaz de describir un círculo completo antes de tomar tierra.

No entraba en muchos detalles, por lo que supuse que su aparato sería más pesado que *Puff*, y que por eso realizaría sus virajes de un modo distinto a los míos. A mí no me parecía que *Puff* fuera a mostrarse tan implacable. Si se tratara de un F-84F, o de un Boeing 737, de acuerdo, ¿pero *Puff*? Me costó dormir, pensando en que tal vez me estuviera ocultando algo.

Esta mañana, una vez completada la inspección previa al vuelo, puse en marcha el motor. *Puff* se despertó y se puso a chapotear en el agua, despreocupada.

*¿Pasa algo?*

—Ah, estaba pensando en un comentario...

Ella sabía muy bien a qué comentario me refería, pues su espíritu está unido al mío cuando está despierta.

*No es cosa nuestra, eso del viraje que no puede completarse. En nuestro caso no es así.*

Como si aquello fuera el punto final de la historia. Caso cerrado. ¿Dónde volaremos hoy?

—¿Y entonces por qué es así para él —pregunté yo—, y para su avión?

*No soy adivina, Richard.*

*Puff viró en el agua para situarse a favor del viento.*

*¿Es un avión pesado? ¿Demasiada resistencia al aire al ralentí? ¡El círculo que describe es demasiado grande! ¿Dónde vamos hoy?*

—No dudo de ti, *Puff*, pero está hablando de un SeaRey y tú también eres un SeaRey. ¿Cómo puedes estar tan segura?

*¿Y tú? ¿Cómo estás tan seguro de que sabes ir en bicicleta? Sencillamente... sabes que sabes. Yo puedo describir no uno, sino dos círculos sin potencia en el motor desde una altura de mil pies. Que sea de una manera en su caso y en el de su avión no significa que tenga que ser así para nosotros.*

—¿Y te importaría...?

*Pues claro que te lo mostraré. Para eso son estos días, según dijiste tú mismo. Para ver lo que somos capaces de hacer juntos y lo que no. Te lo mostraré. Dos vueltas a mil*

*pies.*

—¿Y eres capaz de dar dos vueltas desde los cien pies?

*Ah, cómo te gusta ponerme a prueba.*

—Yo solo...

*Pues claro que puedo...*

—*Puff*, eres una...

*... pero necesitaré un poco de potencia.*

Nota mental para mí mismo: *Puff* nunca dice que no puede.

Minutos después, nos encontrábamos ya a mil pies sobre el lago, y *Puff* hacía ver que aquello no le interesaba.

Puse el motor al ralentí, bajé el morro e inicié el giro. Si las palabras fueran vídeos, ahora verías que todavía estábamos a unos doscientos metros de altitud cuando *Puff* completó su segunda vuelta completa.

*Si alguna lección he aprendido a lo largo de mis días —dijo ella—, es esta: Lo que es verdad para otros no es verdad para mí.*

Amamos sobre un lago, junto a un restaurante, y era casi mediodía. Bastantes personas se acercaron a decirme lo bonita que es.

Se me ocurrió que escogemos nuestra verdad a partir de lo que podemos demostrarnos a nosotros mismos.

Y sí, es muy bonita. Y lista.

## Arena y mar y cielo

Somos un granito en un reloj de arena. Así nos sentimos hoy, arena en la mitad superior del receptáculo, notando que el horizonte de sucesos se mueve en una dimensión distinta bajo nosotros, sabiendo que pronto va a producirse un gran cambio.

El día de hoy se ha iniciado con un propósito: con tiempo para prepararnos para volar hacia el norte, hasta la fábrica de SeaRey, y resolver algunos problemas antes de que la aventura nos atrape. *Puff* se sentía un poco solemne, como le ocurre siempre que se enfrenta a algo nuevo y desconocido.

Llamé a Dan antes de salir del lago, y hemos quedado en encontrarnos en vuelo, aunque hoy él pilotará el aparato de muestra de la empresa.

¿Cómo hacemos para encontrarnos, cuando hay un cielo entero en el que esconderse? La cosa va así: lo mismo que nos encontramos con otras personas a lo largo de nuestras vidas, emitiendo nuestra posición por canales secretos.

—Hola, Papa Eco —la voz de Dan en la radio—. Aquí Sierra Romero, ¿me lees? (El código de registro de la empresa SeaRey termina con las letras SR, y Dan emite sin saber si yo le oigo o no. En caso negativo, la única respuesta que obtiene es el silencio... podríamos estar en cualquier parte, o podría ser que nuestra radio no funcionara, y él no tendría la menor idea de si estamos en el aire siquiera.)

—Hola, Sierra Romeo. Papa Eco está cinco millas al sur de Clermont, rumbo al norte. —La principal pregunta ya se ha respondido: ahora los dos sabemos que compartimos el espacio aéreo. Aunque todavía no nos vemos, nos veremos pronto.

—Sierra Romeo está cinco al norte de tu posición, a mil cinco. Encontrémonos en medio del lago grande. Voy a tener que amarar ahí.

—Roger, Papa Eco está a mil pies, observando. —Escogí una altitud menor que la de Dan hasta que tuviera su avión a la vista; observar un punto diminuto a millas de distancia es más fácil cuando el fondo es el cielo, y no la tierra, que crea un efecto de camuflaje. ¡Hasta qué punto la vida en el aire reproduce la vida en la tierra!

Y entonces silencio, y escrutar con la mirada, escrutar; en alguna parte... ¡un puntito! Un punto que avanza en círculos, que no vuela en línea recta, que es como Dan estaría volando en ese momento.

El punto resultó ser un águila ratonera, en vuelo ascendente.

Otro punto hacia el norte, dirigiéndose hacia el sur, con un propósito aparente.

—Papa Eco te ve. —Es cierto que el avión que veía podría haber sido otro, pero las

probabilidades eran bajas, y a nuestras respectivas velocidades, pronto apreciaría más detalles. Tan pronto como la forma se materializa, la extraña capacidad de los seres humanos para identificar y conectar actúa enseguida. Unos pocos píxeles bastan: eso parece un ala, eso una cola, un barco en el cielo... ¡Identificado! Es el que estoy buscando.

Desde ese horizonte vacío apareció al fin lo que esperaba encontrar, y a partir de ese momento ya no me importó nada más. Virar para interceptarlo, acercarme de la manera más rápida y segura posible.

—Ya te veo, Papa Eco. —Ahora era algo mutuo. El acuerdo de volar juntos.

Todo se lleva a cabo con virajes, ángulos, valorando distancia y velocidad, ascensos, potencia y tasas de aproximación. Encontrarse con alguien que nos importa, ya sea en el aire o en tierra, es infinitamente complejo, y sin embargo procedemos según lo que nos parece lo correcto, momento a momento, y las cosas salen bien.

—Levantar ruedas para amaraje. —Su avión perdió velocidad y descendió. *Puff* y yo hicimos lo propio, restando potencia, colocándonos a favor del viento. Al poco notamos ese sonido familiar del agua del lago rozando el casco, los dos aparatos perdiendo velocidad, flotando ya en el agua en vez de en el aire.

Ví cómo descendía el tren de aterrizaje del SR, banderas de agua blanca surcando brevemente los costados, y las ruedas desaparecieron bajo la superficie, al encuentro de la arena.

Basta tocar un botón para que las ruedas de *Puff* choquen contra el agua y desaparezcan también. El resto es fácil, un acelerón y los dos aparatos dejan de flotar y pasan a apoyarse sobre la tierra sólida que hay bajo el agua. Como sus pilotos, los hidroaviones se encuentran en su casa en cualquier medio. Pasamos de uno a otro sin apenas darnos cuenta.

En cuestión de segundos volvíamos a estar en el aire, cambiando una vez más de elemento, de la arena al agua, del agua al aire, volamos juntos en nuevas direcciones, compartimos propósito.

Nos detuvimos brevemente en el hangar de Dan, al final de su propia rampa.

—Hay nenúfares —me dijo él—. Navega entre ellos muy despacio, y pasarás por encima. —Y después añadió—: La pendiente de la rampa es pronunciada, así que acelera. Y en lo alto hay un giro de ochenta grados....

«Dios mío —pensé—. La Rampa de la Muerte, segunda parte.»

—Lo harás bien.

Estaba en lo cierto, pero ¿iba yo a aceptar su comentario antes de probarlo por mí mismo? Pues no. No es muy propio de mí aceptar un «lo harás bien» antes de probármelo a mí mismo.

Ni una palabra de *Puff*, ni un gesto de preocupación porque pudiéramos chocar, y, claro está, ascendimos por la rampa de Dan, giramos fácilmente al llegar arriba y rodamos hasta el hangar.

Más tarde, cuando ya nos disponíamos a volar de nuevo, Dan me formuló una pregunta rara:

—¿*Puff* tiene bien los frenos?

—Los tiene bien, sí. ¿Por qué?

—¿Y le funciona la dirección de la rueda de cola?

—Le funciona bien. ¿Intentas asustarme?

—No, no —respondió—. Lo que tienes que hacer, al bajar una rampa, es ir despacio, y salir de esa última curva y meterte en el agua lo más recto que puedas.

*Puff* y yo no habíamos notado nada. La maniobra había ido bien, aunque sus frenos no estaban preparados para una rampa tan empinada, y llegamos al agua a una velocidad excesiva, algo fuera de control. Entonces comprendí por qué Dan me preguntaba aquello... Si bajas por esa rampa demasiado deprisa, puedes acabar con el avión partido en dos.

*Puff* sonrió al pensarlo: *Partirme en dos, ja. Yo no.*

Llegamos al lago de la fábrica de Progressive Aerodyne minutos después de que la nueva rampa, la hasta hacía poco Rampa del Diablo, hubiera sido reconstruida y abierta al público de nuevo.

Me resultó fácil subir por ella, a pesar de que la última vez que lo había intentado quedaba más allá de mis posibilidades.

*Puff* volvía a estar en casa, y Kerry abandonó su papel de instalador de rampas por el de terapeuta de aviones. Estuvimos conversando un rato mientras a él se le iban ocurriendo soluciones para sus febrículas. Mañana empezaremos en serio a prepararla para el gran viaje.

Si alguna lección he aprendido a lo largo de mis días, es esta: *La vida empieza de nuevo con cada amanecer.*

## *Puff* y el presidente

Los aviones no se quejan. A veces las cosas no están tan bien como deberían estar, pero *Puff* no es ninguna excepción en esto: su vida es volar, y si tiene problemas, vuela igualmente, o hace todo lo posible por volar a menos que su piloto le ate quince kilos de nenúfares en la cola y le diga «vamos, a volar», en cuyo caso ella podrá responder: «¿A qué?»

Hoy, en la fábrica, ha dormido mientras le reparaban el sistema de repostaje, el alineamiento de las ruedas y la escotilla deslizante, para que todo funcionara tal como fue diseñado.

Lo que la jornada de hoy ha tenido de interesante es que desde las diez de la mañana hasta las siete de la tarde, fue Kerry Richter (el diseñador del SeaRey y presidente de la empresa) quien acudió personalmente al hangar a resolver sus problemas, uno por uno.

Aquí lo tenemos estudiando la guía de la escotilla, que estaba doblada y que él ha retirado y reemplazado. A continuación, en el transcurso de las horas siguientes, se dedica a resolver una serie de problemas relacionados entre sí.

También ha cambiado los cojinetes de las ruedas y ha respondido varias llamadas de negocios al tiempo que usaba atornilladores y pistolas de remache.

Si llevaras tu Cessna o tu Beechcraft al taller para una sesión de mantenimiento, es probable que este hubiera cerrado a las cuatro y media, y que tuvieras que quedarte encerrado en tu motel dieciséis horas, hasta el día siguiente.

He charlado algunas veces sobre la estrecha familia de pilotos y propietarios de este avión al que Kerry ha dado vida. Uno de ellos me dijo que por suerte no es el director ejecutivo financiero, porque, si lo fuera, la empresa quebraría en poco tiempo, ya que el hombre se dedica a entregar gratis su tiempo a clientes que necesitan que les resuelva sus problemas.

¿Es ese el origen de ese sentimiento familiar que existe entre nosotros? ¿Su disposición a ayudar? ¿Empezó todo en un día como hoy, cuando ese hombre se desvivió por mejorar la vida de uno de sus aparatos?



## Me río de las tormentas

**P**revisión meteorológica: Tormentas. Ja ja, pensé, pues la mañana era radiante y despejada, el viento ligero; perfecta para salir a volar.

Dan y yo llegamos temprano a la fábrica, él para realizar un vuelo de demostración con un cliente potencial del SeaRey, yo para ocuparme de los últimos detalles de nuestra puesta a punto en el Progressive Aerodyne. Y para ver a Kerry Richter pilotarla, porque quería comprobar que estuviese perfectamente equipada y en forma.

Kerry modificó ligeramente la amplitud del propulsor para que *Puff* volase a mayor velocidad que antes, a costa de añadir un segundo o dos más a su tiempo de despegue.

Qué sensación tan rara verla descender por la rampa y entrar en el agua... Mi señorita va a bailar con otro hombre.

Sin embargo, como Kerry tiene más experiencia con los SeaReys que cualquier otra persona en el mundo, se lo permití, pues ese baile no me molestaba en absoluto: de hecho iba a bailar con su padre.

Eso de «no me molesta en absoluto» me lo dije varias veces mientras veía a *Puff* y Kerry surcar el agua, en el extremo más lejano del lago, a toda velocidad, levantando estelas como arcoíris tras ellos. Entonces se elevaron, y sonreí al oír el sonido que emitía mi avión ahí arriba, que era más un rumor susurrado de su propulsor que el petardeo estridente de un motor de avión convencional.



Desaparecieron durante unos quince minutos, más o menos, y después regresaron desde muy arriba, planeando largo rato, sin potencia en el motor, que era apenas un silbido débil que acompañaba el ronroneo, un sonido de lo más agradable. Un amaraje perfecto (es decir, un amaraje sin el menor rebote al tocar el agua), y en dos minutos ya

estaban de vuelta. Kerry apagó el motor y *Puff* se durmió al instante.

—¡Este avión vuela muy bien! —exclamó mientras salía de la cabina. Fue en busca de una taladradora sin cables y una llave de boca—. Un poquito descompensado el estabilizador, así que lo arreglaremos...

Aplicó la llave a la unión del flap derecho y ajustó la varilla de empuje del alerón derecho desplazándolo mínimamente.

—Creo que así tal vez consigamos otras cinco millas por hora. —Apartó la llave de boca—. Es una buena avioneta —repitió—. Llévala arriba y dime qué te parece ahora.

Un minuto después, ya estábamos *Puff* y yo juntos, surcando el agua en el extremo opuesto del lago, en un viraje a gran velocidad para despegar, y los brillantes destellos de las ondulaciones se difuminaban, convertidos en franjas bañadas de sol, a medida que nos separábamos del agua.

Ya lejos de la tierra, sobre una llanura redonda de agua más al sur, practicamos pasos conocidos, vuelo lento a cuarenta millas por hora, y después vuelo lentísimo a toda potencia y a veintiséis. Entrada en pérdida con los flaps levantados y con los flaps bajados, con la potencia dada y con la potencia... No son muchos los aviones que no entran en pérdida a la máxima potencia, y el SeaRey es uno de ellos. *Puff* se aferra a su propulsor a un ángulo imposible, es toda una gimnasta con estilo propio, y gana altitud minuto a minuto.

En vuelos nivelados, con todas las potencias de crucero, *Puff* volaba más deprisa, concretamente cinco millas más por hora. Se notaba ligera y compensada, bien rodada y alegre en su cielo.

Sus palabras en mi mente:

*¡Me gusto! ¡Me gusta mi nuevo yo! ¡Este es mi verdadero yo un poco más!*

Sus palabras se alargaban en su alegría. Claro, pensé. Cuando más capaces somos de avanzar para coincidir con nuestro espíritu, más expresamos nuestro verdadero ser, sea cual sea el mundo en el que nos encontremos.

Estuvimos probando algunos otros pasos de danza, y todo ha salido bien. Después descendimos hasta el agua ronroneando al borde del silencio, susurrando sobre la superficie, y ascendimos por la nueva rampa, *Puff* escupiendo agua a medida que se elevaba.

Kerry ha interpretado mi satisfacción con su trabajo igual que lleva veinte años interpretando el placer que su avión despierta en otros pilotos, desde la creación del primer SeaRey... Apartando los «fantástico», los «maravilloso» y los «Gracias, Kerry», y hallando el centro: ¿Vuela tu avión como tú quieres que vuele? ¿Le hace falta afinarse más, algún ligero ajuste, compensar un poco más el estabilizador, algunas revoluciones más por minuto?

Guardé las bolsas de nailon con las herramientas y accesorios de *Puff*, salí de la fábrica y seguí a Dan, que pilotaba el avión recién terminado de un cliente, hasta Tavares, para repostar y almorzar algo. Después reanudamos el vuelo en dirección sur, hacia nuestra casa de Florida. Dan volaba en formación, a mi lado.

Hasta ese momento había sido yo su piloto de flanco y él mi líder. Era la primera vez

que *Puff* dirigía un vuelo de a dos. El buen «flanco» es el que se mantiene en posición detrás y por debajo del líder y el que, además, haga este lo que haga, le sigue sin decir palabra, a no ser que tenga que responder a una pregunta o comentario del líder.

Así pues, entre *Puff* y yo sometimos a Dan a un poco de práctica de vuelo en formación, alejándonos de su avión, acercándonos a él, ascendiendo, descendiendo en picado, volando lento, cambiando la potencia... Por el camino, avistamos un lago.

—Ruedas levantadas para amaraje —anuncié por radio.

—Dos —respondió él, pues dos es su número en el vuelo, y la única palabra que yo necesito para saber que ha comprendido lo que estoy a punto de decir. Describimos media circunferencia en el descenso hasta tocar el agua. *Puff* llegó la primera, y Dan se posó un segundo después. Acto seguido, viramos y despegamos uno al lado del otro.

Después volvimos a virar para amarar en nuestro lago. Nos posamos sobre el agua, los dos aviones avanzando al ralenti.

—Voy a tener que irme —me comunicó él—. Quiero llegar a casa antes de que empiecen las tormentas.

—Buen vuelo, Dan —le dije.

Despegó levantando una cortina de agua y se alejó en dirección norte.

*Puff* y yo nos acercamos a nuestra playa, salimos del agua y nos montamos sobre la arena.

—Gracias, *Puff* —dije en voz alta. No obtuve respuesta, aunque sabía que ella era una avioneta feliz, y apagué el motor.

Me quedé disfrutando del silencio durante unos instantes. Después abrí el cuaderno de bitácora y completé una línea más, un vuelo más. Salí del avión, coloqué las cuñas tras las ruedas y le até las alas y la cola.

El cielo estaba moderadamente oscurecido por nubes, pero el viento apenas soplaba y el lago estaba tranquilo. Me dirigí a casa, preguntándome qué escribiría en el diario hoy, y abrí la nevera...

Casi nunca oigo a *Puff* cuando tiene el motor apagado. Lo que estoy escribiendo ahora es raro, pero ha ocurrido; oí la voz de *Puff* en mi mente: *¡Richard, ven deprisa, tengo miedo!*

*Qué raro, pensé. Ahora mismo voy, me dije, pero antes consulté el radar meteorológico. Había manchas rojas y amarillas, tormentas descargando en la pantalla, algunas de ellas casi sobre nosotros. ¿Cómo había ocurrido tan deprisa?*

Salí al momento y vi que las ráfagas levantaban las olas del lago rematándolas con crestas blancas. Con sus cintas indicadoras ondeando al viento, *Puff* temblaba sobre las ruedas, agitada por las rachas. Cerré con fuerza las escotillas, agarré las fundas de cabina y motor, y forcejeando las fijé como mejor pude. Las cintas de sujeción se me soltaban de las manos constantemente. Cuando acababa de atar el cierre del timón empezaron a caer los primeros goterones de la tormenta. ¿Cómo podía haberse desencadenado tan rápidamente? Hacía apenas unos minutos que el lago era una balsa de aceite.

Fui a buscar más cintas de sujeción, las puse alrededor de los montantes de las alas, y

tiré de ellas con fuerza.

*Estoy asustada. El viento...*

No te preocupes, *Puff*, le dije con el pensamiento. Estás atada con dos vueltas, tienes las escotillas cerradas, las fundas en su sitio, los controles están desconectados, y te he puesto las cuñas. Además, estás encarada hacia abajo. Para que te soltaras, tendría que venir un tornado.

*¿Te acuerdas del tornado del año pasado?*

Había arrugado aviones como páginas fallidas de un escritor esparcidas por el suelo.

Este año no, *Puff*. Ahora no. Esto es una simple tormenta de Florida.

El extremo más alejado del lago se iluminó con el resplandor de un relámpago, y dos segundos después el rugido limpio del trueno nos sobresaltó a los dos. Una cortina de lluvia empezó a azotarnos con sus gotas grandes y afiladas.

No pasa nada, *Puff*. Es nuestra primera tormenta. ¿No te parece divertida?

*¡No! ¡No me parece nada divertida! Por favor, dime si estoy bien.*

Estás bien. La lluvia nos hace falta. Ayuda a que se llene el lago. Las plantas y los animales acuáticos también la necesitan.

Para mí también era mi primera tormenta, la primera en años, y ya había olvidado lo violenta que puede llegar a ser una tormenta normal y corriente. Aun así, habría hecho falta una descarga monstruosa para soltar a *Puff*, aunque yo también estaba algo asustado.

El aguacero me dejó empapado en cuestión de segundos, y me alegré de contar con una cámara resistente al agua, porque pude tomar unas fotos que no dan en absoluto la medida de lo mucho que llovía, más allá de esas líneas raras que recorren la imagen. Llovía con mucha más fuerza de lo que se aprecia en la imagen.

Transcurrido un minuto, una voz temblorosa que decía:

*Creo que empiezo a disfrutarlo...*

Me pareció que aquello era verdad solo en una tercera parte, y que las otras dos eran valentía ante algo que no podía eludir.

*¡Ah, los seres humanos —me dije—, y aquellos a quienes aman!*





## Los mejores planes de ratones...

El plan para aquel día pintaba bien: salir a volar para realizar algunas comprobaciones de rendimiento y velocidad tras la puesta a punto de *Puff* en la fábrica. Las cifras anteriores habían quedado obsoletas. Después, tal vez, si las condiciones lo permitían, practicaríamos algunos ascensos aprovechando las térmicas de la tarde. Sería divertido volar... ¿Qué clase de térmicas nos encontraríamos, qué tasa de ascenso obtendríamos con una térmica grande, elevándonos hacia el cielo con la potencia quitada?

Por la mañana, el viento soplaba en el lago a 15 millas por hora, con rachas de hasta 20. Nuestros planes de volar sobre agua se vieron truncados, pues el viento era excesivo. En cualquier caso, había algunos asuntos de los que ocuparse: cambiar el cojinete de la rueda de cola, unos últimos retoques a la escotilla deslizante.

Después, la llamada de un amigo: ¿Sabía que la previsión meteorológica para esta tarde indicaba una gran tormenta de granizo y vientos sostenidos?

¿Una gran tormenta de granizo?

Así como al Espantapájaros le encantaba el fuego, así como al Hombre de Hojalata le encantaba la lluvia, así como a la Bruja Mala le encantaba que le echaran encima cubos de agua, así también a los aviones pequeños les encantan las tormentas de granizo. Las Grandes Tormentas de Granizo los reducen a chatarra en un abrir y cerrar de ojos. ¿Que si sé algo de tormentas de granizo? Pues sí, de hecho algo sí sé. Ahora.

*Puff* estaba atrapada en la orilla. El viento levantaba crestas blancas en las olas, y ella estaba posada, sin protección, sobre su playa. No emitía ningún sonido: dormía serenamente. Tenía la sensación de que había depositado una fe ciega en mí, y de que confiaba en que yo haría lo que fuera mejor para salvarle la vida.

Al otro lado del lago se alzaban los hangares gigantes de la Fantasy of Flight, de Kermit Weeks, llenos de sus aviones antiguos, únicos. Lo único que tenía que hacer para poner a salvo a *Puff* era navegar con ella, impulsado por el viento, hasta la rampa para hidroaviones de Kermit, salir del agua, rodar hasta su hangar y llamar a la puerta hasta que alguien, tal vez, me guareciera de la violencia que acechaba.

Por poderosas razones de responsabilidad civil, sabía que mi amigo no permite que otros aparatos estacionen en sus hangares. Pero llamé de todos modos.

—Kermit, ¿sabes que hay una tormenta...?

—¡Es inmensa! Estaba siguiéndola en el radar. Será mejor que traigas a *Puff*, Richard, vamos a meterla en el hangar grande.

—No sabes cuánto te agradezco...

—No hay de qué. El viento va a más. Te aconsejo que la traigas ahora mismo.

Bajé a la playa al momento y le quité las fundas, las cintas y los cierres de los controles. El viento nos azotaba a los dos, y ella se desplazaba hacia la izquierda sobre sus ruedas.

Todo va a salir bien, me tranquilicé; solo he de atravesar media milla de agua. Tú no permitas por nada del mundo que el viento levante un ala, me dije a mí mismo, no lo permitas. O quedaremos ruedas arriba en medio del lago, y eso sería... eso sería inaceptable.

Retiré las cuñas de las ruedas y me subí a la cabina. «Interruptor principal ON, bomba de refuerzo ON, starter ON, magneto 2 OFF, palanca al ralenti.»

Mantenla encarada al viento, Richard, y todo irá bien.

—¡Despejen propulsor!

Al llevar la llave a la posición de START, *Puff* parpadeó, despertó y su motor se encendió al instante. «Magneto 2 ON. Presión del aceite, subiendo. Starter, OFF. Palanca hacia delante antes de que el motor se apague.»

*Puff* empezó a deslizarse sobre el agua sin preguntar nada, sin decir palabra. Si mi piloto dice que vamos a atravesar esas crestas blancas, vamos a atravesar esas crestas blancas.

Ruedas levantadas, y ganamos algo de velocidad contra el viento.

Si yo fuera Kerry Richter, pensé, ¿aceleraría y navegaría a toda velocidad sobre las olas? No. Él diría que no hay necesidad de golpear las crestas, que si lo hiciera sometería el avión a un sobreesfuerzo, y que surcándolas una a una llegaría igualmente a mi destino.

Aunque, claro, llegaría más despacio. El parabrisas se movía nervioso entre las olas rasgadas que ascendían desde el casco. Yo distinguía la orilla más lejana a través del cristal, pero no mucho más. ¿No estaría bien tomar una fotografía de lo que estoy viendo en este momento? Sí, estaría bien, pero no, no voy a tomar ninguna, en este momento tengo otros asuntos en la cabeza.

Ya habíamos recorrido una cuarta parte del camino. Dar marcha atrás ya no era posible, ni se te ocurra volverte hacia el viento.

Cuando llevaba la mitad del trayecto, me acordé de la verja de Kermit, instalada entre la orilla del lago y la pista, para que el ganado no accediera a la zona de aterrizaje de los aparatos. En esa verja, había una puerta para vacas. Pero no para aviones.

Si ascendíamos por la rampa, no habría manera de llegar al hangar, y *Puff* sería tan vulnerable a la tormenta como si no hubiera abandonado la playa. O peor, porque yo me había dejado las ataduras allí.

Tendríamos que levantar el vuelo para pasar sobre la verja y llegar a la pista.

Volver atrás quedaba descartado. Si le ofrecíamos un ala al viento, *Puff* quedaría panza arriba y se hundiría en cuestión de segundos... no podíamos virar.

Volariamos.

Ruedas arriba para despegue desde el agua. Flaps bajados para un ascenso más

pronunciado en aguas turbulentas, bomba de refuerzo ON. Ahí vamos, *Puff*.

Pero no llegué a hacerlo; me detuve un instante. No me había abrochado el cinturón de seguridad ni el arnés del hombro, porque hasta ese momento estaba seguro de que no emprenderíamos el vuelo, sino que avanzaríamos por mar. Así que lo hice entonces.

Despegue en aguas bravas, ahí vamos. Pero a medida que nos acercábamos al extremo del lago guarecido del viento, el agua iba amansándose, las crestas blancas desaparecían. De hecho, cien metros más allá el agua estaba casi en calma, el viento no llegaba lo bastante fuerte como para levantar oleaje. Tal vez este sea uno de esos despegues desbocados con viento cruzado, *Puff*, pero al menos no nos romperemos en pedacitos en nuestro futuro inmediato.

Navegamos a través de unas olas que iban haciéndose cada vez más pequeñas, y llegamos hasta el lado este, de viento suave. Reseguimos la línea de la costa dispuestos a realizar un despegue en curva con viento cruzado, listos para turbulencias descontroladas y para un vuelo súbito ladeado en cuanto el viento nos alcanzara en el aire. A partir de ahí, era fácil... ascender unos centenares de pies, virar y aterrizar sobre la larga pista de hierba de Kermit, y dirigirnos en línea recta, con el viento en contra, antes de rodar cautelosamente, con viento cruzado, hasta ese hangar gigante donde nos guareceríamos.

Ahí vamos, *Puff*, eso está chupado.

Ella no estaba ni mucho menos tan estresada como yo, pues se creía de verdad eso de que estaba chupado.

Palanca a toda potencia y, segundos después, *Puff* ya levantaba el morro, abandonaba el agua e iniciaba el ascenso. Sus alas se desplazaban con fuerza hacia la derecha empujadas por el martillo del viento que soplaba sobre los árboles de la costa. No volábamos en línea recta, sino más bien de lado.

El pequeño hidroavión ascendió unos quinientos pies, y viró para colocarse en paralelo con la pista de hierba. Las personas que habían acudido a visitar Fantasy alzaron la vista al cielo... ¿Qué hace ese barco volando en el cielo, y con este viento...?

Toqué el control del aterrizaje.

—Ruedas abajo para aterrizaje —anuncié.

Compruebo los flaps y la bomba de refuerzo, estabilizo a *Puff* para que vuele lo más suavemente posible. Encarada al viento, cerca del suelo, avanzaba a menos de veinte millas por hora sobre la hierba cuando tocamos tierra. Tardamos bastante en rodar, con viento cruzado, hasta el hangar. Protegidos finalmente por la mole del edificio de Kermit, apagué el motor y *Puff*, sin estrés (su confianza en mí ya totalmente consolidada), quedó profundamente dormida.

La empujé para introducirla en la caverna silenciosa, el suelo limpio como un plato, y encontré un espacio vacío de su tamaño, donde la estacioné.

No mucho después apareció Kermit con la intención de meter, también él, su inmenso B-25. El granizo no destruirá un avión de guerra, pero puede causar serios daños en su piel de metal y plexiglás.

*Puff* y yo no hemos obtenido puntuación por vuelo, ni hemos ascendido mucho. Apenas hemos acumulado un total de tres minutos de vuelo.

Todo esto lo escribo cinco horas después. La Gran Tormenta de Granizo no se ha presentado, o al menos todavía no lo ha hecho. *Puff*, como dice Kermit, está visitando el Aeroclub, rodeada de aparatos que tienen infinitas historias que contar. Está estacionada al lado de un Curtiss P-40 Warhawk, frente a un North American P-5 Mustang, y detrás de un Supermarine Spitfire. Junto a su otra ala tiene un torpedero Grumman Avenger.

Al otro lado del pasillo, frente a ella, un *pusher* Curtis de 1911, y junto a él un Sopwith Snipe de 1918, un bombardero Consolidated B-24 Liberator y un biplano anfíbio Grumman Duck. La ancha estructura de cola del B-25 se eleva por encima de su cabina.

Ella parece una ratita, y es el artefacto más pequeño, más ligero, más civil de ese inmenso hangar. Permanecerá ahí hasta el lunes, pues se anuncian más tormentas. Imagino que oirá unas cuantas historias sobre los buenos tiempos, mucho antes de que ella naciera, aunque sea de esos tiempos de los que proviene.

No estoy de acuerdo con el poema de Robert Burns: los mejores planes de ratones y hombres no se echan a perder. Si alguna lección he aprendido a lo largo de mis días, es esta: *Lo que parece un desastre es el toque inesperado de nuestro propio destino.*



## Día silencioso

**P***uff* abandonó el Aeroclub de Kermit dos días después, sin un solo rasguño causado por las tormentas. Pero no era ella misma; parecía aturdida.

Rodamos por el lado largo hasta el final de la pista de hierba, pero ella no decía nada, ni una imagen mental sobre el tiempo que había pasado con los aviones de guerra. Yo percibía que su silencio era producto de la cortesía: «Si no tienes nada agradable que decir, mejor no digas nada.»

¿Experimentan los aviones de guerra su propio Trastorno por Estrés Postraumático, bien por haber servido en combate, bien porque añoran las batallas para las que fueron fabricados? Imaginé una tormenta de bombas y baterías antiaéreas a las dos de la madrugada rodeado de un grupito de aviones de guerra con estrés postraumático e intuí por qué mi pequeño hidroavión no había descansado demasiado, por más que su motor estuviera apagado y frío.

*Puff*, que no sabe qué son las guerras, ni por qué existen, permanecía en silencio entre relatos bélicos, y seguía en silencio incluso cuando estábamos listos para despegar.

El viento mecía la hierba de la pista, y todavía no había echado del todo la palanca hacia delante cuando ella ya había emprendido el vuelo, impaciente por salir de allí. Un vuelo atípico, de apenas dos minutos, hasta nuestra casa; amaramos cerca de la orilla resguardada mientras un viento extraño alborotaba las zonas más profundas del lago y creaba remolinos oscuros de ondulaciones que eran como garras de león. Una brisa sostenida, y sin embargo no había ni una cresta blanca a la vista.

De nuevo en su playa, y atada de nuevo, se quedó dormida al momento, sin nada que decir.

Yo había pensado en salir a volar un poco, pero me sentía tan a disgusto con el viento como *Puff* se había sentido con sus compañeros militares.

No había motivos para no volar, o tal vez alguno sí hubiera, porque el viento soplaba con rachas de hasta veinte millas. Ese viento no afecta en tierra, y percibo que *Puff* se siente cómoda con él, también, pero nuestros límites son menores en agua, y nadie se siente cómodo forzándolos. Un piloto de hidroavión me dijo una vez, al principio: «Los pilotos de aviones de tierra tienen sus preocupaciones, pero entre ellas no está la de hundirse en el agua.»

Aun así, sobre todo era aquella extrañeza que sentía, no por el viento, sino por las horas que habíamos estado separados. *Puff* y yo no conectábamos. No sé por qué, pero *Puff* no hablaba conmigo más de lo que había hablado con aquellos aparatos de guerra

del Aeroclub. Le estoy muy agradecido a Kermit Weeks por haberle dado refugio, aunque mi avioneta, en ese momento, no era capaz de sentir lo mismo.

Pasé el resto del día arreglando cuatro tonterías. Al final, la rueda de cola no necesitaba cojinetes nuevos; ajusté el apoyacabezas; realicé un ensayo, metiendo en el avión casi todo lo que vamos a llevar en el viaje. Tal vez el problema sea solo que ha transcurrido demasiado tiempo. Tres días ya sin pasar casi tiempo en el aire. O no. ¿Será que de pronto ella ha caído en la cuenta de que en otro tiempo fui piloto militar, que soy malo? ¿Debe ser mi amistad con *Puff* análoga en todo a una relación humana, e incluir, por tanto, distanciamientos raros, interrupciones de comunicación, malentendidos?

Me alegro de haber vivido ese enrarecimiento. Casi nunca ocurre, y ahora que ha ocurrido, será el último enrarecimiento... nunca más. Ya está pasado. Seguimos adelante.

Ven ya, mañana.

## El día después

**D**urante los últimos cincuenta años, desde que decidí confiar en mis propias percepciones, he sabido que los aviones tienen espíritu. El ejemplo más sorprendente lo escribí en un relato titulado «Acero, aluminio, tuercas y tornillos», actualmente convertido en un capítulo, no sé cuál, de *El don de volar. Todavía sigue asombrándome; y es una historia real.*

Vuelve a darse en *Puff*, el SeaRey, medio siglo después. Es la primera vez que he tenido una conversación prolongada con un aparato volador, una conexión que se expresa en sentimientos-imágenes convertidas en palabras. No me sorprende cuando siento sus comentarios en mi mente. Lo que sigue no son sus palabras, sino las mías, para compartir la manera de hablar que ha surgido entre nosotros.

Mejor dicho, lo que había surgido entre nosotros hasta ayer, cuando ella regresó de pasar dos noches guarecida de las tormentas en el Aeroclub, el hangar lleno de aviones de guerra.

Había regresado muda de su refugio en aquel lugar gigante. Si le hubiera preguntado qué le ocurría, creo que me habría respondido: «Ah, nada.»

No se lo pregunté, pero la sensación fue la misma, que entre nosotros se había abierto un abismo. Duró todo el día, y toda la noche, y nada habría podido cambiarlo.

Como yo siempre mantengo la esperanza y deseaba que aquello se lo hubieran llevado los Vientos de los Lugares Oscuros, desaté mi pequeño hidroavión, realicé la inspección previa al vuelo, la metí en el agua y encendí el motor.

—Buenos días, *Puff*.

Ella entró en el lago sin su habitual chapoteo feliz.

*Eres el que eres ahora.*

—¿Quieres decir que ya no somos lo que éramos antes? —pregunté yo, y al hacerlo comprendí a qué se refería.

*Fuiste piloto de guerra. Con armas. Con bombas y proyectiles. Eras un destructor.*

—Piloté en un periodo de entreguerras. No maté a nadie.

*Lo habrías hecho.*

—En aquella época, no lo sé. Probablemente lo habría hecho.

Quería creer que el «no lo sé» era más cierto que el «probablemente lo habría hecho».

*¿Y ahora no lo harías?*

—No. No lo haría. De aquello hace mucho tiempo. Por algo los pilotos de aviones de guerra son todos unos críos.

*Eres el que eres ahora. No eres el que eras entonces.*

—Ah —dije yo—. *De noche, en el hangar, con los aviones de guerra, te enteraste de que tu piloto, en el que habías confiado en todo momento hasta ahora, era un destructor.*

*No eres el que eras.*

—Puff, *era un niño. ¡Quería volar! Creía en lo que me decían que creyera. «¡Defiende tu país! ¡Hazte piloto de guerra!»*

*Estabas ahí. Habrías... si te hubieran dicho... ¿Habrías...?*

—Puff, *tienes razón. No soy el que era entonces. Si pudiera hablar con ese crío... ¿Sabes cuántas veces he intentado ponerme en contacto con él, con su uniforme militar, su traje antigraedad y su orgullo ciego, irreflexivo, su confianza en la palabra de un superior que no era más que un crío como él pero un poco mayor?*

*¿Y lo has conseguido? ¿Te has puesto en contacto con él?*

—Con algunas de sus versiones, sí. Una de ellas, tiempo después, soy yo.

*Aquella no era una conversación fácil. El agua azul se convertía en copos de nieve en su casco. ¿Podemos hablar de otra cosa, Puff?*

*Una de ellas eres tú.*

—*Esos aviones que estaban contigo en el hangar no eran jets, ¿verdad? No eran lo que yo pilotaba.*

*Eso ya lo sabes. Me pasé la noche dando vueltas por el hangar. El Mustang diciendo «Double-ya-double-wa Two». Incursiones, ataques y batallas. El Spitfire lo llamaba «El Gran Espectáculo». Pero no era ningún espectáculo. Eran aviones de matar. Otras cosas también. Y había personas. ¡Pero eran aviones de matar!*

—*Creían que había que hacerlo, Puff, o la Tierra habría sido un campo de esclavos. Había una guerra como no había habido otra en el mundo, se encontraban entre la espada y la pared, los aviones y los seres humanos que los amaban. Creían que estaban luchando por un futuro. Y ese futuro incluía hidroaviones pequeños volando libres al sol, posándose un instante sobre lagos recónditos. ¡El futuro en el que creían eres tú!*

*Creían. ¿Y era cierto?*

—*En aquel momento, hasta donde yo sé, tenían razón. Para nosotros, los mortales, es mucho más fácil matar a desconocidos que ocuparnos de ellos, sobre todo cuando tenemos miedo y estamos convencidos de que no somos nosotros los que vamos a morir, sino ellos.*

*Los aviones de guerra... Cada noche hablan sobre lo que ocurrió hace tanto tiempo... Hora tras hora. ¡Y todo es destrucción!*

—*¿Sabes cuántos aviones de guerra se fabricaron, Spitfires, Mustangs y Thunderbolts? Centenares.*

—*Decenas de miles, muchas decenas de miles se construyeron y partieron hacia las batallas aéreas, año tras año. ¿Sabes cuántos quedan?*

*No.*

—*Tal vez cincuenta Mustangs, una docena de Spitfires. Tal vez tres Messerschmitts, diez Hurricanes. Y algunos otros. El resto ya no existe. Decenas de miles. Estrellados.*

Perdidos en alta mar. Abatidos. Hechos estallar en pleno vuelo.

Aquello me dio que pensar. ¿Son los espíritus de los aviones iguales que los nuestros? Si *Puff* ha escogido su cuerpo de avión como yo he escogido mi cuerpo de humano, ¿es su espíritu tan duradero como el mío?

—Han desaparecido, todos esos cuerpos de aviones de guerra y los cuerpos de sus pilotos, y los futuros que podrían haber tenido. Desaparecieron porque los seres humanos deben tener líderes, y los líderes exigen poder, y el poder no les sirve de nada a los líderes a menos que con él puedan gobernar y dominar, a menos que con él puedan destruir.

*Tú eres humano.*

—*Yo no soy líder, Puff. Si lo fuera, exigiría poder para controlar, para forzar y, en último extremo, para matar. Los líderes políticos, los líderes religiosos, buscan desesperadamente...*

*Richard, ¿para!*

*Parpadeé. Nuestra amistad cambia. Menuda conversación.*

—*Oh, Puff, lo siento. Tengo mis rincones oscuros, ¿verdad?*

*Tal vez la última vez yo fuera un Spitfire. Esta vez soy un hidroavión, y pienso ser el mejor hidroavión que pueda.*

*Noté que sonreía.*

*Tal vez necesite tu ayuda para eso.*

Humor de avión. Para llegar a su máximo, iba a necesitar mi ayuda, eso sin duda.

Y entonces, detrás de su sonrisa, adiviné un instante incómodo: Yo también voy a necesitar su ayuda para ser el mejor ser humano que pueda ser.

*¿Dónde vamos hoy?*

Ella, descendiente de destructores y salvadores de vidas, y yo igual, escogemos nuestra dirección ahora, como hacemos a cada momento.

Si alguna lección he aprendido a lo largo de mis días, es esta: *Cambiamos. No somos quienes éramos.*

—Al norte —respondí—. Vayamos hacia el norte hoy, y veamos qué es lo que hay que aprender.

Y al norte que nos fuimos.

## Un día para planear

Esta mañana la calma era casi total, y el lago se había convertido en el espejo de un cielo sin nubes.

Como la playa desciende en ángulo hasta el agua, solo tuve que desatar el pequeño hidroavión, apartar las cuñas de las ruedas, y ella descendió rodando sola.

Para practicar, me metí en el agua con botas de marcha, y me monté en la cabina de *Puff* desde el agua. Tal vez me ahorre llevar otro par de zapatos en mi largo viaje. Cada gramo cuenta. (Nota desde mi futuro cercano: es decir, del yo que ahora escribe: Las botas no van bien en el agua. Tras pasar varias horas con las botas mojadas, desearías tenerlas secas.)

Encendí el motor, y al momento *Puff* estaba despierta, demostrando gran curiosidad, el estrés de ayer convertido en agua bajo su casco.

*Hoy volaremos a vela, ¿verdad?*

Ronroneaba, una barca cargada apenas con el peso de unas alas ligeras, consciente de que en poco tiempo sería unas alas cargadas con el peso ligero de una barca, y de que a ella le daba igual que yo me sintiera técnico.

Un golpe de acelerador y el agua salpicando brevemente a los lados, fuentes de diamantes iluminados por el sol. Y, así de fácil, de pronto se había liberado del planeta una vez más, y éramos libres en el cielo.

—Este va a ser el juego, *Puff*. Volamos a mil pies y solo podemos usar una potencia mínima, fingimos que somos un planeador que vuela a hundimiento mínimo.

«Hundimiento mínimo» es el término técnico que se usa para expresar la velocidad a la que un avión desciende lo más despacio posible con un cielo en calma.

En el caso de *Puff*, esa velocidad mínima de descenso se da con 55 millas por hora. Nos mantuvimos en ella, el motor sonando suavemente, a escasa potencia. Avanzábamos por el aire, en busca de las mayores térmicas que pudiéramos encontrar, sin mucho éxito. Nos elevábamos un poco aquí, un poco allá, lo bastante para ir ascendiendo, en círculos, hasta los 1.500 pies, y entonces una corriente descendente nos hizo perder lo que habíamos ganado.

*Es duro. Es muy duro subir sin térmicas.*

Es cierto, pensé yo. Siempre podemos dar más potencia.

*Eso es hacer trampa.*

La tierra se veía tan bonita, ahí abajo, grandes pastos desiertos y verdes, que quise comprobar si se veían tan lisos desde cerca. Eché hacia delante la palanca, distrayendo a

*Puff* de su búsqueda de térmicas, y descendimos para observar la hierba. Y, en efecto, podía aterrizar sobre ella, lisa, plana y alejada de la civilización.

Y entonces, alcanzados por nuestro propio ascensor exprés, las alas de *Puff* empezaron a temblar. ¡Térmica! Seguimos a hundimiento mínimo y nos elevamos, en círculos, agitándonos con el poder del aire, 1.100 pies por minuto según nuestro variómetro. La térmica se interrumpió al llegar a los 2.500 pies, su nuevo récord de altitud.

Ahora *Puff* duerme bajo sus lonas, soñando con la aventura de mañana.

No lo he comentado, pero nos vamos a Seattle el domingo.

## Nos encontramos a la abuela *Cata*

**A**l principio estaba sola, *Cata* y sus recuerdos.  
Después, un sonido acercándose, un pequeño rumor de propulsor, una vocecilla.  
¿Abuela?

—Eran otros tiempos, pequeña, tiempos difíciles. Mucho antes de que tú nacieras.

»Nuestra misión era encontrarlos cuando saltaban, cuando sus aviones se estrellaban en el mar, y salvar a aquellos pilotos. Ya imaginarás lo pequeño que es un hombre a la deriva en una balsa, en el Pacífico Sur...



»Cuando me situaba junto a su balsa, él me gritaba, «¡TE QUIERO, CATA!»

»Éramos dieciséis, en aquella época. Volábamos todos los días, todo el día. Ahora los demás ya no están... se estrellaron, fueron abatidos, sucumbieron a las tormentas. Ya solo quedo yo. A veces hablo con ellos.

»Los Nancy Boats, los Clipper Ships, están conmigo. Y también estaré contigo, *Puff*.

»Llámame en la oscuridad, en tus noches. Cuando tengas miedo o estés sola. Tú sabes que estoy contigo. Y lo estoy.

»No lo olvides nunca, pequeña *Puff*. Así como eres algo más que metal y tela, del mismo modo tu piloto es algo más que carne y huesos. Los dos sois de vuestro espíritu.

»Ahora mis alas están sobre ti, vuela donde vuelas.

*¡Lo tendré presente, abuela Cata! Lo tendré presente.*





## Primer día y cita de hidroaviones

**P***uff* tardó quince minutos en levantar el vuelo desde el agua esta mañana, una larga maniobra que indica lo cargada que iba con las herramientas, los recambios, el equipo de supervivencia, además de conmigo, el combustible y el agua de beber, los cacahuetes, las galletas Oreo, las gafas de sol y adiós a la playa que ha sido nuestra casa, al lago que ha sido nuestra casa, a la casa que ha sido nuestra casa.

Iniciamos el vuelo horizontal tras alcanzar los mil pies. Las primeras volutas de nubes indicaban la formación de térmicas matutinas. El aire era un río claro que fluía. Me gusta volar con la cabina abierta: es un aire acondicionado de serie que los SeaReys incorporan sin coste adicional.

Durante media hora nuestro rumbo fue de 010 grados. La radio estaba llena de charlas de los hidroaviones participantes en un encuentro en Tavares. Alguien, a unas millas al sur, emitió un mensaje: «¿Alguien usa hoy alguna clase de ruta de vuelo?»

El piloto no obtuvo respuesta, lo que significa: «Eh, es un lago muy grande. Si te apetece seguir una ruta concreta, adelante, síguela.»

Como ocurre con la mayoría de vocaciones, el mundo práctico de la aviación es distinto del que enseñan en el colegio.

El agua estaba casi por completo calmada. Amaramos en una zona con ligeras ondulaciones, navegamos a toda velocidad hacia la rampa y la encontramos llena de hidroaviones y visitantes. Decidí acercarme a un área con vegetación junto a la orilla, y *Puff* se dirigió hacia ella. El cañaveral era tan denso que se detuvo, como si ya hubiera llegado a la playa.



(Vista desde la cabina tras estacionar en el único espacio libre en el encuentro de hidroaviones. Aparcamiento gratuito.)

Apagué el motor, me bajé de la cabina y me hundí en cuatro palmos de cañas y agua.

Eché el ancla para atar a *Puff*.

«Ahora tú te quedas aquí, *Puff*», pensé.

*Ahá*, murmuró ella en sueños.

Me desplazé por entre los hidroaviones, en compañía de la multitud. De los quince aparatos presentes en ese momento, nueve eran SeaReys.

El encuentro fue todo un éxito. Aviones muy hermosos en exhibición en la Ciudad Americana de los Hidroaviones. Nos quedamos un rato, y después sacamos el morro del follaje y despegamos rumbo al lago de Dan Nickens. Nuestro primer día de viaje por el país coincidía con el último día de Dan en el hangar, donde ya había terminado la inspección de *Jennifer*.

Me había comentado que sería importante poner a punto a *Puff* para amarajes en agua salada, y yo sabía qué implicaba eso.

Cuando estábamos amarando, pensé: «Nos prepararemos para la sal», y entonces me di cuenta de que *Puff* me estaba oyendo, y supuse que le daría miedo. La maniobra de amaraje en agua salada es un terror para la mayoría de hidroaviones, corrosiva como el ácido, a menos que se tomen medidas.

Pero no percibí ni atisbo de preocupación por su parte.

*Mi abuela Cata amaraba en agua salada todos los días.*

Un comentario despreocupado, más bien una arenga ante el difícil vuelo que se avecinaba.

Dan dejó lo que estaba haciendo para entregarme una lata de Par-Al-Ketone, un derivado de la acetona denso y con aspecto de cera que se aplica con brocha.

—Cuanto más trabajos ahora —me dijo—, menos tendrás que trabajar después.

Sus palabras me sonaron fatal, y peor espina me dio cuando me hizo entrega de la lata y el pincel.

—Tienes que aplicarlo con mucho cuidado, cubrir con él todas las tuercas y tornillos del avión. (Nota: en un SeaRey hay quinientos millones de tuercas y tornillos.)

Tres horas después, con la esperanza de no volver a oler nunca en mi vida el Par-Al-Ketone, ya estaba listo para empezar a cubrir las partes interiores de las alas y el fuselaje de *Puff* con CorrosionX, para protegerlo todo, todos los puntales y hendiduras... cualquier lugar al que las gotas de agua salada pudieran llegar, es decir, a todos.

Dos horas después ya era casi de noche, y Dan había terminado su inspección. Yo, por mi parte, había jurado no volver a aspirar más los efluvios del CorrosionX mientras viviera, ni, ya de paso, del Par-Al-Ketone. Insisto, muchas gracias pero no.

Espero, querido lector, que nunca tengas que preparar un hidroavión para un amaraje en agua salada, y te deseo, en cambio, que duermas bien y sueñes con conejitos saltando sobre campos verdes llenos de zanahorias.

Me acosté con la esperanza de soñar eso mismo, un buen presagio para mañana.



## Esperando la salida del sol

La última pieza ha encajado hoy. Día de examen para Dan y *Jennifer*. Si no aprobaba su prueba de vuelo, *Puff* y yo despegaríamos solos rumbo al Pacífico.

—¿Te importa que vuele a tu lado?

Me pareció que sería un gesto de cortesía que *Puff* estuviera en el aire, no lejos de *Jennifer*. Si me situaba cerca de ellos, podría decirle a Dan qué piezas se le desprendían durante el vuelo de prueba, pues se trataba de una información importante para él, información que *Puff* y yo estábamos en disposición de ofrecerle.

Lo cierto, sin embargo, era que *Jennifer* no había perdido ninguna pieza en el cielo. Rodando primero por tierra para comprobar la resistencia al estrés del casco, haciéndolo después a baja altura, posteriormente elevándose a mil pies, a continuación en vuelo lento y entrada en pérdida, y luego a gran velocidad. No, no se le ha soltado nada. *Jennifer* se sentía bien. Gracias por preguntar.

Gracias a Dan ese no iba a ser el típico vuelo de prueba. «Ruedas arriba para amaraje», dijo. Que yo viera, allí solo había granjas, campos y árboles.

Como no queríamos mostrar nuestra sorpresa, *Puff* y yo le seguimos la corriente. Su avión aminoró la velocidad, los flaps descendieron como si *Jennifer* quisiera amarar... ¡en ese diminuto estanque del tamaño de un campo de tenis! (En realidad era del tamaño de un campo de fútbol, lo que a Dan le parecía más que suficiente para enseñarnos a realizar despegues en círculo.)

*Puff* y yo habíamos hecho despegues en círculo, pero nunca con tan poca profundidad, en una superficie tan mínima que para llegar a ella tuviéramos que realizar un amaraje en círculo.

Si él puede hacerlo, *Puff*, nosotros también.

Ahí iba él, delante de nosotros, y tocó la poca agua que había en medio de ese pasto verde describiendo un círculo cerrado a pocos metros de la orilla.

*Fácil.*

*Puff* está cambiando para bien, pensé, gracias a la experiencia y a la confianza creciente en lo que es. Yo finjo seguridad en mí. Sí, sí, claro que podemos hacerlo.

—Ruedas levantadas, flaps bajados, bomba de refuerzo conectada, retirar potencia. — Y abajo que nos vamos, nuestro amaraje solo complicado por la estela de *Jennifer*, que ahora llenaba el estanque con un oleaje procedente de todas direcciones.

Tan pronto como amaramos vi que la orilla más alejada se acercaba cada vez más deprisa, y pisé el pedal del timón izquierdo, mantuve niveladas las alas y nos deslizamos

de lado, describiendo un viraje cerrado. Nuestra estela se mezcló con la de *Jennifer*, convergiendo en la superficie en una sucesión de espirales blancos, rotos. Podríamos haber apagado el motor en cualquier momento, y detenernos. Sin embargo, Dan se limitaba a enseñarnos que podíamos hacerlo, y mientras describíamos nuestro segundo círculo en el agua, *Jennifer* y él ya habían vuelto a elevarse por los aires.

Palanca a toda potencia, y contuve un poco el aliento, dudando de si llegaríamos a levantar el vuelo nosotros también antes de llegar a la orilla. Pero *Puff* tenía razón: era fácil, y estábamos volando segundos antes de que la hierba, más abajo, empezara a perder definición.

Minutos después, mientras volábamos bajo sobre el lago Apoka, Dan se comunicó con nosotros.

—Nuestro primer rescate. Ruedas arriba para amaraje.

*Jennifer* amaró, se aproximaron a un punto rojo en el agua y, tras subirlo a la cabina, volvieron a levantar el vuelo. Y todo en menos de un minuto.

Después regresamos a su lago. Los dos hidroaviones tocaron el agua a la vez, surcando las ondas como rompehielos de verano, se dirigieron a la rampa de *Jennifer*, y desde ahí al hangar.

Con los motores parados, *Puff* y *Jennifer* chorreando agua, Dan me mostró el producto de su rescate. Era un globo, un globo rojo del que colgaba una tira larga de malvado polietileno. No podría asegurarlo, pero al volar por encima me pareció ver a una tortuga joven nadando feliz, despreocupada, en dirección a ese peligroso pedazo de plástico. Es muy posible que Dan haya salvado hoy la vida a esa tortuga.

Él se encogió de hombros cuando le comenté lo que había hecho, como si recoger un globo asesino del agua fuera para él un deporte, y cambió de tema.

Y sin embargo este mismo mediodía llegó la confirmación de que por su servicio al salvar a la tortuga, Dan y *Jennifer* han sido aceptados y propuestos para formar parte del Servicio de Rescate de los Hurones, Air Group One, un puesto que solo han ocupado otro piloto humano y su hidroavión.

Me he alegrado muchísimo por él, aunque, muy típico de él, ha decidido que debía sopesar si aceptaba el honor y la responsabilidad cuando hubiera pasado el momento y estuviera más tranquilo.

—*Jennifer* está volando a la perfección —le dije—. Ya no le queda nada por arreglar.

Aun así, él se fue a por una lata de Par-Al-Ketone y empezó a cubrir todos los tornillos y tuercas nuevas instalados durante la revisión de su aparato.

Trabajaba tan concienzudamente, tan despacio, que me sentí avergonzado por no haber seguido su sugerencia de aplicar el mío con el mayor cuidado. Y de inmediato regresé al trabajo y mejoré lo que ya había hecho.

A la radio de *Jennifer* había que cambiarle algo de la antena, y la tarea requirió el resto de la jornada. Como a mí nunca me entregaron el certificado de Reparador de Radios, me pasé una hora tomando algunas notas mentales con mi propio motor apagado, lo que hizo creer a Dan que tal vez me había quedado dormido.

Con la antena ya instalada, los cuatro estábamos listos para volar. Como el sur de

Florida seguía barrido por las tormentas eléctricas, y las previsiones meteorológicas indicaban que la cosa iba a seguir así, resolvimos un difícil problema de aviación tal como hacen muchos pilotos: cambiando de destino.

No volaremos hasta Everglades City ni los Cayos de Florida, como habíamos planeado. Lo que haremos, si el tiempo lo permite, será salir mañana por la mañana hacia el estado de Washington a través del río Crystal y la costa del golfo de México, subiendo por el oeste.

Es lo que pensamos hoy por hoy. Me pregunto qué ocurrirá cuando salga el sol.



## ¿El mejor día de vuelo de toda mi vida?

Cuesta decirlo, porque ha habido muchos días magníficos en el aire, pero si el de hoy no es el mejor, se encuentra sin duda muy arriba en la lista.

A las nueve ya estábamos volando, y las neblinas matutinas iban dando paso a cielos despejados. El paisaje, a esa hora temprana, era de una belleza sobrecogedora. Estuvimos volando durante ocho horas, toda una nueva experiencia: sueños infantiles de isla desierta, fallo en el tren de aterrizaje de *Jennifer*, horas de vuelo a baja altura sobre tierras vírgenes; dicho en pocas palabras: todo lo que deseaba, y algo que no deseaba, concentrado en un solo día.

Esos dos SeaReys impecables, al concluir la jornada, estarían cubiertos de arena y sal, y sus vuelos se convertirán en batallitas que, dentro de unos años, contarán en hangares llenos de aviones convencionales.

Aquí está Dan Nickens en el primer minuto de la primera hora del primer día de nuestro vuelo transcontinental, ajeno a que lo que para cualquier otro piloto sería una emergencia en vuelo, le ocurriría a él en menos de tres horas.



*Jennifer* sigue el curso de un río perdido en medio del verdor selvático de Florida: los lagos son más azules que el cielo.



*Puff* ve por primera vez un cayo de Florida, que flota en el borde del golfo de México.

Contempla el mar largamente y en silencio, el mar que se pierde más allá de un horizonte que ella volaría para atravesar, y atravesaría miles de horizontes más.



La experiencia de *Jennifer* ofrecida a *Puff* gratuitamente: su primer amerizaje en agua salada, su primera isla desierta, deshabitada. ¡Deliciosa aventura!

Hemos regresado hacia el este sobre la costa de Florida, porque había llegado el momento de repostar.

Habíamos convenido en aterrizar en Perry Field. *Puff* y yo guiábamos, íbamos primeros de la formación, y descendíamos ya los últimos centenares de pies que nos separaban de la pista cuando Dan se comunicó con nosotros por radio.

—Dos no aterriza. Las ruedas no bajan.

En casi cualquier otro avión, esa sería una situación de emergencia. «Las ruedas no bajan» implica un deslizamiento forzoso con el tren subido, levantando una cortina de chispas a lo largo de una pista de asfalto. Casi nunca resulta mortal para la tripulación ni los pasajeros, pero siempre causa daños en el avión, a menos que el problema se solucione de algún modo antes de que este tome tierra.

—Roger —le dije—. El guía se pone en marcha.

Ahora, al leer estas palabras, meneo la cabeza. Esto es lo que les estaba diciendo a otros pilotos que pudieran querer aterrizar en el aeropuerto:

«Estos dos aviones que parecen a punto de aterrizar en el aeropuerto, no están a punto de aterrizar en el aeropuerto. Se vuelven al cielo, y ya volverán a llamar si deciden aterrizar más tarde. Así que adelante, aterrizad vosotros si os apetece, que ellos no usarán la pista ni se atravesarán en vuestro camino.»

Y esto es lo que le estaba diciendo a Dan:

«Entiendo que tienes un problema. En tanto que guía, que es lo que soy ahora mismo, yo también he cambiado de opinión sobre el aterrizaje. Mientras emito estas palabras doy máxima potencia y regreso a una altitud desde la que puedas ver si hay alguna manera de que las ruedas de *Jennifer* bajen para un aterrizaje en pista. *Puff* y yo volaremos junto a ti. No podemos hacer nada para ayudarte a ti y a *Jennifer*, pero podemos aproximarnos más y echar un vistazo a su tren de aterrizaje para ver si las ruedas bajan sin problemas y si el problema está en el indicador. Si es así, podremos regresar y aterrizar en el aeropuerto. Si no, iremos donde tú decidas ir. Sabemos que te queda combustible para otra hora, y seguro que se te ocurrirá qué hacer antes de que se detenga el motor de *Jennifer*. A partir de ahora el guía del vuelo serás tú, y *Puff* y yo estamos a tu servicio.»

A lo que Dan no respondió nada, porque no le hacía falta. En el aire, solo se habla cuando se tiene algo importante que decir. En caso contrario, no se pulsa el botón de transmisión del intercomunicador. Lo bueno de volar, salvo raras excepciones, es que nadie se dedica a charlar. Pero como aquella iba a ser una excepción, dije: «SeaRey, pasar a Gator.» Y, dicho esto, cambiamos la frecuencia de radio a un canal poco usado por el que podríamos hablar sin interferir con el resto del tráfico aéreo.

Mientras proseguíamos con el ascenso, *Puff* y yo nos acercamos más a *Jennifer*. Tenía las ruedas guardadas, y no se veía nada raro.

—Bajando ruedas —comunicó Dan.

Nosotros observábamos desde treinta pies de distancia. La rueda derecha había bajado, pero la de cola y la izquierda permanecían en su sitio. El problema no estaba en el indicador.

—Prueba con gravedad negativa —le propuse.

Con ello quería decirle: «Dan, tal vez hay algo que está bloqueando el sistema, si haces que el avión no pese, o si desplazas la fuerza de gravedad en dirección, el sistema se liberaría lo bastante como para funcionar correctamente.»

Entretanto, *Puff* estaba preocupada, y hablaba con *Jennifer*.

*¿Estás bien? ¿Estás asustada? ¿Qué va a pasar?*

A lo que *Jennifer* respondía (traduzco lo mejor que sé): *En el aire no se puede reparar nada, Puff. Se ha estropeado un cable. No logro bajar la rueda por más que el piloto lo intenta.*

Aquellas no eran las palabras tranquilizadoras que *Puff* esperaba oír.

*¡No puedes aterrizar! ¡Si...! ¿Harás...? ¿Cómo podrás...?*

*Jennifer* permanecía fría y sosegada como una brisa matutina, y detecté que sonreía al notar la preocupación de su hermana.

*No te preocupes, Puff. Dan se va a dar cuenta de que va a necesitar herramientas, y, ya verás, va a dejar las ruedas levantadas, va a ir a buscar agua y va a amarar allí, como si no ocurriera nada, y navegaremos hasta la orilla, y él se pasará una hora reparando el cable. Ya verás. ¡Mi piloto lo sabe arreglar todo!*

Y tenía razón en ello. Dan también la tenía cuando dijo:

*—No creo que la gravedad negativa me ayude. Pero será divertido, así que lo probaré. Déjame sitio.*

Viré con *Puff* para separarme más de ellos, y nos dedicamos a observar. *Jennifer* bajó el morro, rápida como un halcón, ganando velocidad, y a continuación volvió a subir casi en vertical. Mientras lo hacía, Dan echó la palanca hacia delante, y su avión describió una curva de arriba abajo. Hacia la mitad de esa curva, todo en el avión dejaría de pesar. En ese instante Dan accionó el interruptor del tren de aterrizaje y lo puso en DOWN. La rueda derecha se movió. Pero la izquierda y la de cola permanecieron donde estaban.

*—No ha habido suerte —dijo alguien.*

*—Vamos a buscar agua —repuso Dan, levantando una vez más la rueda derecha—. ¿Dónde está el río más cercano?*

Deseé seguir en la tierra de los lagos, donde existen miles de lugares en los que amarar. Pero los deseos son eso, deseos...

Se me ocurrió que podríamos regresar al golfo de México, aunque el agua dulce sería mejor, y hay un río más cerca. Busqué en el mapa.

*—Un poco más al sur —le dije—, a unas diez millas.*

Viramos al sur, y las cosas sucedieron tal como *Jennifer* había anticipado.

Tras amarar, navegamos hasta la orilla y *Puff* y yo estacionamos junto a *Jennifer*. Salí de la cabina y me he acerqué a Dan por la ribera.

*—Algo ha decidido por nosotros que hoy vamos a almorzar en un lugar tranquilo —comentó.*

Cogió un bocadillo, y yo saqué mi bolsa de galletas y mis barritas de cereales.

*—El cable se ha salido de la polea —explicó—. Es la primera vez que veo algo así.*

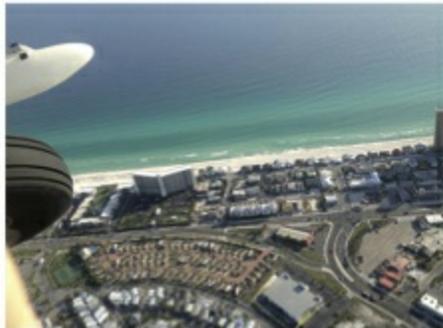
Una hora de reparación sosegada. El golpeteo de las herramientas de acero en una orilla silenciosa.

Lo que había empezado como emergencia terminó como una lección: ser un hidroavión tiene sus ventajas.

Con el cable bien fijado a la polea, volvimos a despegar. Nos desplazamos hasta el aeropuerto de Cross City para repostar, y desde allí de nuevo en marcha rumbo al norte, y al oeste. Una costa en la que, milla tras milla, se sucede la naturaleza salvaje.



Con algún tramo de costa,  
de una o dos millas,  
sin naturaleza salvaje.



*Jennifer* sobre el mar: la nieta  
de *Cata*. ¿Ves el parecido?  
¿Desde lejos las distingues?

Playa desierta número 2. Qué sensación, amerizar sobre olas bajas, azules, transparentes, con destellos de sol que reverberan, bajar del avión en una playa de arena blanca como el azúcar, perderse voluntaria, felizmente, una hora, un día entero, el tiempo que uno quiera... Aquí suena una melodía tarareada sobre la libertad para vivir la vida como escojamos. Una canción sobre decisiones.

Estos lugares se encuentran a pocas millas de donde algunas personas viven,

estresadas, unas vidas llenas de obligaciones. Para llegar desde allí hasta aquí hace falta quererlo, y contar con un medio de transporte. Para ello se necesita tiempo y práctica y amor, y hago hincapié en esto último. Estar obsesionado con la libertad también ayuda.

Comentario de *Puff* sobre el agua salada:

*Pegajosa. Y huele un poco mal.*

Su respeto por la abuela *Cata*, por su vida en la mar salada, se ha acrecentado más aún.

Si alguna lección he aprendido a lo largo de mis días, es esta: *Enfrentarnos una y otra vez a lo desconocido nos lleva a una confianza creciente en que seremos capaces de superar cualquier reto que se cruce en nuestro camino.*

*Puff y Jennifer se han dado unas duchas de agua dulce en el aeropuerto de playa de Destin/Fort Walton.*

¿Quieres que te recomiende un buen sitio para aterrizar? El aeropuerto de Destin, en el Miracle Strip Aviation de Florida, concretamente en el extremo sur del campo de aviación. Un servicio amable, perfecto, desde la zona de lavado de aviones con agua dulce hasta el servicio de repostaje de combustible, pasando por un vehículo de cortesía y galletas gratis.

## Tormentas y tiburones, un cuento durante nuestro viaje

**T**e acuerdas de cuando hablamos de que los accidentes de avión no ocurren solos, de que siempre se da una cadena de hechos que desembocan en el momento en que las cosas se tuercen?

Se había desatado muy mal tiempo en el golfo de México antes de que nosotros abandonáramos Florida rumbo al oeste, y había unas tormentas monstruosas que subían, con cúmulos que alcanzaban los 60.000 pies de altura, con granizo y mil relámpagos y rayos por minuto, incendios que aparecían en el servicio de radar NexRad. No, esas no eran las condiciones meteorológicas para pilotar un SeaRey rumbo a Seattle.

Hasta el momento habíamos estado de suerte con nuestras salidas: cielos despejados, algún cúmulo no demasiado amenazador. Pero la suerte no podía durar siempre. Dan y yo esperábamos dejar atrás el delta del Misisipí, esa caldera de tempestades, antes de que se desataran las siguientes.

Para ello debíamos levantar el vuelo a las seis de la mañana. Pasos 1 al 5 en la cadena: Me he dormido y no he oído el despertador de mi móvil, que ha sonado a la hora. No sabía dónde había puesto los auriculares, y he tardado un rato en recordar que los había dejado en el avión. Los del tiempo han dicho que seguramente las tormentas no llegarían hasta media tarde. No he oído a *Puff* en el aeropuerto diciéndome «despega, despega, despega», ni he captado la silenciosa paciencia de Dan mientras yo tomaba notas sobre los colores del cielo... dudando de si era «vino tinto» allá hacia donde nos dirigíamos, cuando, en realidad, detesto tanto el alcohol que tal vez sería mejor que lo llamara «cielo tanino», en honor al color del río Suwanee, pero entonces él me ha explicado de dónde tomaba el agua su tonalidad profunda, aunque, claro, la mayoría de gente que no hubiera amarrado en el Suwanee no sabría qué color es ese... Minutos ocupados con mis retrasos, y cuando finalmente hemos encendido los motores y navegado para situarnos en posición de despegue, hemos tenido que esperar bastante rato, porque había tráfico en la zona, y ha tardado en quedar libre. Instala radios en tu avión y te quitarán parte de tu libertad.

Por una cosa u otra, hemos despegado tarde, y uno a uno los eslabones de la cadena de hechos que nos llevaban al problema se iban ensamblando.

Tras el despegue, con las ruedas y los flaps levantados, con la bomba de refuerzo apagada y los instrumentos de navegación en verde (en verde porque el fabricante pinta de ese color la zona del indicador que queda por debajo del nivel normal de funcionamiento en cuanto a temperatura y presión), me situé delante, de guía de nuestra formación de dos, porque Dan tenía que tomar unas fotografías (siguiente eslabón de la

cadena: Dan ha renunciado a la posición de guía).

Yo veía que los cumulonimbos crecían como setas en el horizonte: el mal tiempo se gestaba antes de lo anunciado (siguiente eslabón).

—Vuelo SeaRey —anunció. Sí, ya sé que solo somos Dan y yo, pero por radio me expreso formalmente, una vieja costumbre de mi época de piloto militar—: Nos desviamos al sur por mal tiempo, en dirección dos tres cero a los arrecifes, directo al delta.

—Roger —respondió Dan. En tanto que segundo piloto, no le correspondía cuestionar mi decisión de guía, lo mismo que yo no habría cuestionado la suya si él hubiera ejercido de guía aquella mañana. Al segundo piloto le corresponde mantenerse en posición respecto al avión que va primero. Y punto. No hables si no te dirigen la palabra, o a menos que te des cuenta de que el aparato que te guía está en llamas.

Mi desvío para esquivar el mal tiempo nos llevó a volar sobre el mar. El sol seguía brillando en nuestra ruta. El mar estaba... bien, no era un mar embravecido, pero cuando en la superficie del océano empiezan a formarse crestas blancas, las olas son mucho más altas, más poderosas y más caóticas de lo que son en los lagos.

He notado a *Puff*... alerta. No le entusiasmaba el hecho de que pudiéramos no sobrevivir a un aterrizaje en aquellas aguas si su motor fallaba, a no ser que su piloto amarara de manera perfecta en el instante preciso. Aun así, confiaba en que yo sería capaz de lograrlo en caso de necesidad, y además su motor seguía ronroneando, sin atisbo de problemas.

Una hora después de que iniciáramos nuestro desvío, divisé un banco de marsopas que avanzaban juntas, a cámara lenta, abriéndose paso entre las olas quinientos pies por debajo de nosotros. No sé por qué, pero me pareció prudente incrementar la altitud. No me percaté de que las marsopas parecían alejarse del mal tiempo.

Yo había planeado seguir la línea curva que formaban los arrecifes, volar sobre el límite mismo de un refugio costero de fauna, y alcanzar la altitud recomendada de 2.000 pies cuando llegáramos allí. Esa altitud no es obligatoria; se trata de una recomendación que el piloto puede seguir a discreción.



Para entonces la luz del sol dejaba ya paso a sombras que cubrían la superficie. Más adelante, empecé a experimentar con mis propios ojos lo que había leído en libros, en relatos de marineros inquietos: ¿Eran esas tierras las islas que yo sabía que debían estar ahí, o eran más sombras de esas que no paran de multiplicarse?

No, no se veía tierra. A la izquierda, a la derecha, delante y detrás, todo era mar azul, verde claro sobre los bajíos, luminoso, centelleante allí donde el sol brillaba, más oscuro y temible bajo las sombras de los nubarrones.

Dan se mantenía en silencio, por supuesto, aunque yo sentía que le alegraría tanto como a mí avistar tierra. Estaba seguro de que el rumbo de la brújula nos conduciría a las islas y confirmaría mi navegación, pero la palabra clave, precisamente, era «confirmar», y por el momento la confirmación no llegaba.

«¿Estás bien, *Puff*?», pregunté con el pensamiento.

*Sí, estoy bien. Por favor, no americes. No... no me apetece descender.*

*Puff* contemplaba el mar, y el respeto que sentía por su abuela Catalina, ya grande, crecía más y más. *Cata* se había pasado la vida en mares como aquel.

Se imaginó buscando una balsa salvavidas diminuta, color amarillo, en aquellas aguas turbulentas de abajo.

Y yo también. Dos máximas. Máxima número uno: cuando vuelas lo bastante bajo para distinguir una balsa, significa que no puedes ver mucho en ninguna dirección. Máxima número dos: cuando vuelas lo bastante alto para ver más lejos, la balsa se convierte en un objeto diminuto, una mancha en el agua.

Y entonces pensé que, cuando la ves, tienes que amarar sobre esas aguas, rescatar al superviviente y después... ¡levantar el vuelo!

No podía imaginar lo que sería navegar a ochenta millas por hora, a todo gas, con la esperanza de despegar sobre unas olas tan altas y tan bravas. Se cuentan historias de hidroaviones *Catalina* según las cuales el ribeteado de sus cascos se levantaba por el impacto de mares tan agitados como el que en ese momento se extendía bajo nuestros

pies. Me habían contado que las tripulaciones de aquellos aparatos llevaban clavos de madera que introducían en los huecos dejados por los remaches levantados para que el agua no penetrara por ellos. Me han contado que hubo Catalinas con sus tripulaciones que partieron en misiones de rescate y no regresaron jamás.

Ni rastro de las islas, que ya debería avistar. Volví la vista atrás para mirar a Dan y *Jennifer*, y los encontré en la posición que deben ocupar los segundos. En el mundo de la aviación, tradicionalmente, cuando un guía de vuelo comete un error garrafal y se estrella contra una montaña, si el segundo piloto es como debe ser le será tan fiel que, en la montaña, en vez de un hueco habrá dos.

Dan y *Jennifer*, y *Puff*, confiaban en mí, y frente a nosotros las nubes eran cada vez más bajas. Nosotros, claro está, también podíamos descender, para seguir estando por debajo de ellas, pero al hacerlo nos acercaríamos más al agua, y nuestra visibilidad se vería reducida.

Me eché hacia delante en el asiento, como si hacerlo fuera a ayudarme a ver mejor. Mar grisáceo, crestas blancas, el viento que incrementaba su fuerza y venía, algo ladeado, desde atrás. Por lo menos tenemos viento en cola, me dije, por lo que volamos más deprisa que en condiciones normales.

¡Ahí delante! ¿Una línea blanca apenas perceptible? ¿O es el último haz de luz del sol que se cuele por un hueco entre las nubes? Pasan los minutos. Oleaje. Sobre la línea blanca se estrellan las olas. Es arena... ¡Son las islas!

Sentí un gran alivio. No estábamos perdidos en el mar. De hecho, seguíamos con exactitud el rumbo fijado. Las nubes eran más bajas, pero ¿y qué?

Volví la vista y miré más allá de los brillantes colores de nieve y cielo de las alas de *Jennifer*. Los nubarrones acechaban. No existía la opción de dar media vuelta, pues el viento en cola se habría convertido en viento en cara y nos habría frenado, dificultando todavía más nuestro avance en un paisaje azul que se encapotaba por momentos.

Había una noticia buena y otra mala. La buena noticia era que sabía exactamente dónde estábamos. La mala noticia era que, por culpa de mis retrasos, el mal tiempo que todavía no afectaba la zona hacía un rato, ahora sí la afectaba, y nos empujaba hacia abajo.

El refugio de vida salvaje, pensé. Altitud recomendada, dos mil pies. NO veía vida salvaje en las arenas que se extendían frente a nosotros. ¿Habrían huido despavoridos los animales, huyendo de la tormenta que sabían que se aproximaba?

Recomendado no es lo mismo que exigido, me dije. El piloto es el responsable de la seguridad de su aparato, el guía de vuelo es responsable de la seguridad de todos los aparatos que componen su expedición. Dan y *Jennifer* confiaban en mi criterio para seguir con vida.

Y descendimos, pegándonos mucho al borde de ese refugio extrañamente desierto. ¿Habían decidido los animales salvajes que ese era su santuario, o la decisión la habrían tomado en la Agencia de Investigaciones y Cartografía Aérea?

En ese momento tenía otras preocupaciones más allá de los criterios de protección de la vida salvaje, pues una cortina de lluvia empezó a caer oblicuamente sobre nuestra ala

derecha. La única manera de atravesarla era seguir recto, confiando en que el mal tiempo no se convertiría en niebla y nos obligaría a amarar.

La arena, allí abajo, era azotada por un fuerte oleaje en el lado de barlovento de la barra, pero se veía lisa y plana en el lado de sotavento. Por lo menos, ahora, ya podíamos aterrizar en buenas condiciones si teníamos que hacerlo, aterrizar y capear la tormenta.

Pero esa no será mi primera opción, pensé.

Las alas de *Puff* se doblaban con las ráfagas de viento.

*Yo voy donde tú vayas.*

Cadenas de decisiones que conducen a consecuencias. No solo para quienes vuelan. Todo el mundo toma cadenas de decisiones, todos escogemos lo mejor que sabemos. A veces sobrevivimos hasta llegar a un puerto seguro, y a veces no.

Las nubes nos obligaron a bajar más, y ya nos encontrábamos a pocos centenares de pies sobre las olas. Miré al frente, tal vez saliera el sol por el oeste de las nubes. O no.

Mientras pensaba en que ese no era el mejor lugar del mundo para sufrir una avería en el motor que me obligara a aterrizar, mi segundo, mi hombre de flanco, que hasta entonces había guardado un silencio absoluto, habló:

—Tiburones.

Yo había estado mirando hacia delante, no hacia abajo. Tan pronto como bajé la mirada los divisé, moviéndose en las aguas verde botella, formas oblongas, grisáceas, sinuosas, perfiladas contra el lecho dorado del mar.

Algas, pensé. Esas formas no son tiburones, son algas. Las plantas acuáticas adoptan todo tipo de formas. Y, sin embargo, la idea de tener que realizar un aterrizaje forzoso allí ha descendido aún más en mi escala de eventos deseables.

Además, ¿no son los tiburones... criaturas de las profundidades submarinas? ¿Qué iban a estar haciendo en aguas tan poco profundas?

*¿Alimentarse?*

—Oído lo de los tiburones —respondí.

Finalmente lo comprendí. Este lugar no es un Refugio de Vida Salvaje destinado a aves ni a animales terrestres, tal como yo, insensatamente, había dado por sentado, sino un refugio de vida salvaje destinado a... ¡tiburones!

Si alguna vez te has encontrado en una situación en la que te hayas preguntado «¿Qué hago yo aquí?», sabrás lo que sentía yo en ese momento.

—Quédate conmigo, *Puff* —dije en voz alta.

*Estoy contigo.*

Pensé en la abuela *Cata*. ¿Está también ella con nosotros, *Puff*?

La isla se difuminaba, abajo, quedaba atrás. Volábamos sobre bajíos, rompeolas naturales, y las olas se retorcían sobre ellos y se convertían en volutas voladoras que salpicaban vapor de agua.

No pienses en el oleaje. No pienses en las volutas ni en el vapor de agua ni en los tiburones ni en averías en el motor. ¡Piensa en volar! Piensa en que vuelas como un Catalina, avanza directo hacia el delta y hacia la luz del sol que llega por el oeste. El

rumbo es ahora dos siete cero, pensé. No importa, añadí, que yo y *Puff* y Dan y *Jennifer* estemos a cien pies sobre el mar. Si estuviéramos a mil pies no cambiaría nada... Si se produce un problema en el motor, nos encontraremos sobre una caldera llena de tiburones.

Del gris que se alza delante surge una estructura inmensa. Tierra, por favor...

No hubo suerte, pero no nos habíamos equivocado por mucho. Una plataforma petrolífera. Una torre metálica hecha de encaje de acero, con un rectángulo plano en lo alto: un helipuerto.

—*Puff*, sé que es pequeño, pero ¿podrías aterrizar en ese helipuerto si no tuvieras más remedio?

Un largo silencio.

¿*Con viento fuerte? ¿Sin rachas? Sí.*

—Quiero decir ahora, *Puff*, con vientos de veinte millas y rachas de veintiocho.

Esta vez respondió enseguida:

*No.*

Otra plataforma. Y otra. Nos encontrábamos apenas a diez millas de tierra. Los tiburones nunca se acercan tanto a la costa, ¿verdad?

*Puff* no respondió, pues las decisiones que toman los tiburones no forman parte de su campo de conocimientos.

Yo opté por convencerme de que no, de que claro que no se acercan tanto a la costa, y de que nosotros teníamos que estar muy, muy cerca de tierra firme...

Una franja repentina, de un verde radiante, y sol en el horizonte, un gajo de azul en lo alto.

En ese momento se me ocurrió que tal vez, solo tal vez, volviera a respirar de nuevo, y hallé cierto placer en ese lujo, en respirar una vez más a medida que el agua, abajo, cambiaba de color y pasaba del azul oscuro grisáceo al color del lodo. El Misisipí.

—Esa es la tierra de un millón de montañas —me diría Dan más tarde—, arrastrada hasta el delta. Hay decenas de miles de pies de lodo bajo esa orilla.

En ese momento el Misisipí pasaba de ser mar a ser río, flanqueado de inmensos tramos de vegetación que... ¡oh!... el sol, tan esperado, teñía de esmeralda.

Finalmente aterrizamos, un vuelo de cuatro horas, dos SeaReys y dos pilotos tomando tierra, sanos y salvos, en un aeropuerto de Patterson, Luisiana. Y una vez más recibimos un trato excelente por parte del personal de tierra del Perry's Flying Service. Repostaje y estacionamiento, agua mineral fría gratuita y ofertas de ayuda en todo lo que necesitáramos.

Habíamos planeado seguir volando, pero *Jennifer* prefería quedarse. Lo puso en evidencia cuando navegábamos para iniciar el despegue y, sin previo aviso, su motor se detuvo. Se detuvo en seco y no volvió a arrancar, y en silencio rodó hasta la hierba del margen de la calle de rodaje.

Dan estaba desconcertado, hasta que levantó la cámara de flotadores del carburador. Un flotador había dejado de flotar, y se había hundido en su gasolina, introduciendo tanto combustible en el motor que este había dejado de funcionar. Un recambio de

flotador para el carburador tarda un día en llegar por correo urgentísimo.

Si el motor de *Jennifer* se hubiera detenido dos horas antes, sobre el mar embravecido y los tiburones, habría supuesto un inconveniente para todos nosotros. Si *Jennifer* se hubiera visto obligada a aterrizar, *Puff* lo habría hecho también, a su lado, por más agitadas que estuvieran las aguas, por más que su motor funcionara perfectamente... habríamos vivido juntos el problema.

Si alguna lección he aprendido a lo largo de mis días, es esta: *Ir en pos de lo que más amamos nos pone a prueba y nos plantea desafíos, pero hay algo que nos observa desde las alturas, hay algo que nos guía y nos protege en el camino.*

**Todos, salvo los tiburones, le hemos agradecido que decidiera reparar su avería de motor allí, en la calle de rodaje, y no sobre el mar.**



## Día tranquilo en Luisiana

La lucha es entre el cuerpo de ingenieros y un combinado de los ríos Rojo y Misisipí —me explica Dan—. Los ingenieros, por el momento, van ganando, pero antes o después, en los mil años siguientes, una cortina de agua de quince metros de altura descenderá por el río Atchafalaya, y este lugar que ahora pisamos será el lecho del nuevo Misisipí.

Yo, claro está, no me creo una palabra; son cosas de geólogos. Él estudió geología y matemáticas, es licenciado en derecho y tiene un máster combinado de geología e ingeniería costera y oceanográfica. ¿Qué se puede esperar de un amante de los pedruscos? Aun así, la curiosidad y el tiempo libre me han llevado a informarme un poco por internet.

Habíamos decidido pasar un día más en el hotel de Morgan City, pero ya estaba arrepentido. Por más cansado que esté, por pésimo que haya sido el tiempo esta tarde, por más tornados que vengan en camino... ¡Reparemos el motor de *Jennifer* y salgamos de aquí pitando! ¿Un muro de agua de quince metros de altura?

Dan me ha tranquilizado.

—No es probable que suceda entre hoy y mañana —me dijo.

Yo me bajé del escritorio y regresé al suelo. Después de todo, pensé, Dan también va a pasar la noche en el hotel.

Así que me puse a escribir en pleno día. Dan fue a buscar los flotadores del carburador y los instaló. El motor de *Jennifer* ya funciona perfectamente.

El problema va a ser que no sé si conseguiré pegar ojo esta noche, pensando en lo que ocurre con el desvío «del curso combinado de los ríos Misisipí y Rojo, convertidos en el río Atchafalaya, que conducirá a la inundación de sus orillas en lugares como Morgan City, Luisiana». Una inundación de más de tres metros, una vez que esa primera ola de quince haya pasado por aquí.

No es probable que ocurra entre hoy y mañana. Pero yo, por si acaso, añado diez metros más de cuerda a las ataduras de *Puff* y pido una habitación cuatro plantas más arriba.

### Apertura de aliviadero para salvar áreas urbanas

Se espera que el Cuerpo de Ingenieros del Ejército abra parcialmente el aliviadero de Morganza para minimizar la inundación en Baton Rouge y Nueva Orleans, mientras la ola desciende por el río Misisipi. Las compuertas del aliviadero de Bonnet Carré ya fueron abiertas el lunes.



Me alegro de que la otra licenciatura de Dan no sea en ingeniería nuclear.

## Un gran día

A veces los días que empiezan dando un poco de miedo acaban resultando dignos del valor que se requiere para vivirlos. Por la foto de abajo ya habrás adivinado en qué dirección debíamos volar.

Si has escogido para tu respuesta la parte más baja, más gris y más deprimente del horizonte, has ganado el premio de saber lo que se siente al decir: «Nosotros despegamos y ya veremos qué tal cuando lleguemos.»

Y la cosa todavía era peor de lo que parecía desde abajo, aunque a mí me tranquilizaba un poco el hecho de que Dan fuera de guía: si ocurría algo malo, le ocurría a él primero.

Tan pronto como despegamos (las ruedas replegándose cuando el último tramo de la pista centelleaba abajo), empezó a llover. Mi papel como segundo, como piloto de flanco, me imponía que no comentara nada al respecto, y que me limitara a fijar mi posición cerca del ala izquierda de *Jennifer*.

Mientras volábamos pensé que no tenía la menor idea de qué día era. Seguí pensando en ello un largo rato mientras nos deslizábamos bajo las nubes... Por más que me esforzaba, no conseguía recordar la fecha. Hacía tanto tiempo que había dejado de importar qué día fuera que, mientras volaba, me iba divirtiendo: ¿Puede ser lunes? No, lunes fue hace dos semanas. Así que tiene que ser viernes. No, viernes tampoco. ¿Será martes?

Después supe que habíamos atravesado uno de esos lugares en que los días no tienen nombres: son solo «el día».

Aquella lluvia era un tibio aviso de un mal tiempo al que no le importaba que nosotros saliéramos a volar o no. Así que hemos salido, y el mal tiempo ha quedado atrás. Delante de nosotros se extendía el río Atchafalaya, que luego se convertía en el Misisipí, que a su vez se convertía en el río Rojo, nuestra autopista interestatal hasta que se quedara sin agua, mucho más al noroeste de donde nos encontrábamos.

Una hora después de despegar, Dan se comunicó conmigo:

—Ruedas levantadas para el amaraje.

*Jennifer* (que, con el carburador recién reparado, se sentía briosa) levantó un ala y descendió mientras viraba en dirección al río. Feliz con la idea, y con el cálido sol que se abría paso a nuestro alrededor, *Puff* hizo lo mismo para ir tras ella.

En todos los amarajes que se ejecutan en plena naturaleza hay que buscar posibles obstáculos en la superficie, troncos flotando, ramas de árboles, cualquier cosa que rompa la continuidad del agua. A veces los peligros acechan fuera del alcance de la vista: rocas

subacuáticas y troncos erguidos, pero eso ocurre tanto pilotando aviones como en la vida cotidiana: levantarse de la cama es un riesgo calculado y, sin embargo, lo hacemos.

Nuestro primer riesgo del día (o el número mil, si se incluyen los pequeños detalles) nos ha compensado.



Hemos hallado calma, esa calma que se encuentra en los lugares remotos, lejos de la electricidad y de todo lo que danza sobre sus dedos puntiagudos. Un silencio que nace de la ausencia de altavoces, tráfico, sirenas, radios, televisiones, un silencio en el que solo hay cielo y un río lento y manso. No nos damos cuenta de la cantidad de ruido de fondo que aceptamos hasta que desaparece.

Permanecí sentado un rato en la cabina. *Puff* descansaba sobre la arena. Yo me sentía muy cómodo, infinitamente feliz por todos los momentos difíciles-alegres y decisiones-en-marcha-para-izquierda-derecha-arriba-abajo que me habían llevado hasta allí ese día sin nombre.

Aunque *Puff* estaba dormida, le di las gracias de todos modos. Qué cosita tan valiente es, esforzándose al máximo allí donde no ha estado nunca antes, confiando en mí a pesar de mis defectos y mis errores que ponen en peligro nuestra vida.

—Hora de comer.

Dan sacó una manzana de su avión, y yo mi bolsa de galletas y una botella de agua. Estuve paseando por la arena y después me quedé un rato quieto. No hablábamos mucho, una gran sensación de agradecimiento al ver que unos lugares y momentos tan hermosos se extienden a nuestro alrededor, nos abrazan tanto si nosotros les devolvemos el abrazo.

—No está tan mal —dijo él al cabo de un rato.

Yo no supe si asentir con la cabeza, como diciéndole sí, no está tan mal, o si negar con la cabeza, como diciéndole no, no está tan mal. No sé cómo decir sin que suene grandilocuente lo bonita que es nuestra libertad para vivir como escogemos.

Por eso estábamos ahí, ese era el sentido de nuestra amable aventura con nuestras dos avionetas: averiguar si, de alguna manera, podíamos ir más allá del camino marcado por nuestras vidas cotidianas, salir volando y descubrir el planeta que durante tanto tiempo, mientras decidíamos quedarnos, hemos ido esparciendo a nuestro alrededor.

No estábamos ahí para viajar a un lugar concreto, sino para descubrir que existe un número indefinido de lugares, santuarios, físicos y no físicos, un mar tridimensional de

ellos al alcance de una mente predispuesta.

Pensaba en esas cosas mientras, lentamente, me comía cinco galletas, o más: esto es lo que significa ser feliz: podemos hacer lo que queremos con nuestra vida y nuestras habilidades, si decidimos hacerlo... No se nos exige vivir por otros.

Y entonces, sin necesidad de intercambiar una sola palabra, Dan y yo supimos que era hora de partir, sin conocer nuestro destino más allá de que seguiría siendo aquella orilla de arena tibia.

Pensé, como hará casi cualquier visitante en este inmenso y silencioso curso de agua, que ante mí se extendían las mismas vistas que contemplaron los ojos de Samuel Clemens, hace bastante más de un siglo. ¡Cómo han cambiado mi mundo las ideas y la sonrisa de Mark Twain! Su vida en el Misisipí, discurrió, fundiéndose con la de Dan y con la mía mientras esas aguas oscuras fluyen, sus lodos raros que empiezan a tragarse a la gente que pisa sus arenas movedizas. (Solo se tragan a la gente hasta un poco más arriba de los tobillos, pero cuando uno empieza a hundirse la sensación es extraña.)

Qué fácil sería venir a esta franja de arena y quedarse un día o dos, y después partir rumbo a la siguiente y quedarse uno o dos días más, y después irse a la siguiente...

Cuando era un niño que leía relatos de aventuras, descubrí que «isla desierta» no significa un Sahara rodeado de agua, significa árboles, y arroyos y prados, arena y tierra y estanques que nadie en el mundo ha tocado. Cómo deseaba encontrar un lugar así... Y ahora me rodeaban por todas partes.

Ten paciencia, niño, consérvalo en tu pensamiento.

Durante las horas siguientes, abandonamos el Misisipí y sobrevolamos el río Rojo, que se extendía a nuestros pies milla tras milla.

Ya se había convertido en un anuncio familiar: «Ruedas levantadas para el amaraje.» Sin embargo, allí no se veía ni un solo banco de arena. ¿Qué estaría buscando Dan?

De nuevo en el aire, y consciente de que yo estaba desconcertado, volvió a presionar el botón del intercomunicador.

—Es que quería ver las flores.



Hay muchas flores en nuestros lugares silvestres. Y árboles.

Me sentía tan inocente como *Puff* en un cuerpo humano. Por más que hubiera volado

alto y rápido, ahora veía ese paisaje hacerse más vasto e íntimo, gracias a *Puff*. ¡Qué importantes resultan, para los seres humanos y para los que no lo son, los amigos que escogemos para que nos abran nuestras puertas y ventanas!

Rozando el río, me volví para contemplar a *Jennifer* y a Dan volando a mi lado. Diez pies más abajo, en las otras dimensiones de los ríos místicos inferiores, volaban dos *Jennifer/Dan* paralelos... sombra y reflejo de los de nuestro mundo. ¿Cuántos otros nosotros, me pregunté, en cuántas otras dimensiones nos rozan en este mismo instante espejos temblorosos, algunos ajenos a nuestra existencia, otros preocupados por nuestras decisiones así como nosotros nos preocupamos por las suyas?

Buen viaje, yoes alternativos, pensé. ¡Os deseo aventura y descubrimiento, y que el amor barra toda vuestra vida!

Después supe que Dan estaba viendo lo mismo que yo, pensando lo mismo frente a mí:

¿Cuántos amigos de otro mundo y poderes, me pregunté, vuelan con nosotros todos los días sin ser vistos?

—Estamos llegando al final del tramo navegable del río —informó Dan—. Más adelante las aguas son poco profundas.

Pero antes de llegar a ese punto había un banco de arena, y sí, lo habéis adivinado: «Ruedas levantadas para el amaraje.» Esa llamada (esa determinación de no tocar el agua con el tren de aterrizaje bajado) es tan importante que los pilotos de hidroaviones no se cansan nunca de pronunciarla.

Esto es lo que encontramos en esta ocasión:

Cada lugar es distinto al otro, el mundo ligeramente alterado, y sin embargo la misma paz sosegada que impregna al visitante.

—¿Sabes qué, Dan? Esta tierra es muy dura. ¡Podríamos haber aterrizado sobre ella con las ruedas bajadas!

Y entonces a los dos se nos ocurrió lo mismo: un avión sobre tierra, otro en el río.

—Ya lo hago yo —dije.



Y entonces despegó del agua y levantó el vuelo. ¡Qué sensación tan rara, quedarse solo y ver alejarse a *Jennifer*!

Volverá, *Puff*. Solo va a probar un truco.

La silueta, en el aire, se volvió hacia nosotros, en dirección al río, pero sus ruedas

segúan levantadas. Dan inspeccionaba la pista de arena desde el aire. Una decisión sensata, porque si al aterrizar te topas con una rama enterrada, como la que se ve en el extremo derecho de la foto, tu escala durará más de lo que habías previsto.

Ahora que ya sabía qué era lo que debía evitar, *Jennifer* volvió a ascender, viró contra el viento, y esta vez sí, esta vez las ruedas descendieron, y ella siguió flotando hasta tocar tierra.

De manera que sí, cómo no, en un mismo encuadre tenemos los dos mundos del avión anfibio:

Dejamos que la imagen se grabe en nuestra mente durante un rato, modificando nuestra idea de lo posible, y después se nos ocurre el siguiente reto a los dos a la vez:

—Si despegamos uno al lado del otro, Richard, *Jennifer* desde tierra y *Puff* sobre agua, ¿cuál de los dos se elevará antes?

La sabiduría popular dice que un avión desde tierra se eleva antes que un hidroavión desde el agua, porque la resistencia a vencer es menor. Con nuestros aparatos gemelos, pronto averiguaríamos si era así.

*Jennifer* rodó hasta el final de la arena, y *Puff* navegó río arriba, más allá de la misma barra, dio media vuelta y se posicionó en paralelo con su hermana. Tan pronto como estuvieron una junto a la otra, las dos palancas se adelantaron para conseguir la potencia de despegue. *Puff* salpicaba agua, y *Jennifer* levantaba arena.

Y la sabiduría popular tenía razón, pero no por mucha diferencia. Tres segundos después de que las ruedas de *Jennifer* dejaran de tocar tierra, *Puff* empezó también a volar, y al hacerlo, las últimas gotas de agua del río pegadas a su cola se convirtieron en vapor.

Retomamos el rumbo, con un sol ya más bajo. Yo era vagamente consciente de hasta qué punto me estaba fundiendo con *Puff*, convirtiéndome en ella, y de hasta qué punto ella se estaba convirtiendo en mí. Ya no necesitaba tacómetro, por ejemplo, para conocer la velocidad del motor, pues era capaz de determinarla con gran precisión. 4.800 revoluciones por minuto sonaban distintas... el zumbido del propulsor ligeramente más grave que cuando eran 4.850, o 4.825. Esta tarde he dejado de leer el tacómetro y me he dedicado a escuchar los latidos de mi nuevo corazón.

Si alguna lección he aprendido a lo largo de mis días, es esta: *Si planeamos nuestro viaje confiando en un espíritu positivo que nos guía, encontraremos más regalos en el camino de los que jamás imaginamos.*

Dan pulsó el botón de su intercomunicador.

—¿A Texarkana esta noche?

—Tú guías —respondí.

Y a Texarkana hemos ido.

Tal vez el camino tenga que ver con esto, me he dicho: no con hidroaviones sino con temores compartidos y alegrías y calidad de aventura, que ayuda a gente de todo el mundo a pasar de la cautela a la confianza hacia los demás.



## Temores, pero de todos modos volar

**H**ay otro destello de relámpago en la oscuridad, en el exterior del hotel de Stephenville, Tejas. En el ordenador se muestran celdillas de tormentas del color de cerillas encendidas, centelleantes, justo sobre nosotros.

Al llegar esta tarde desde Texarkana, no había sitio para *Puff* y *Jennifer* en los hangares. Las atamos con dos vueltas, fijamos bien los cierres y lonas, pero ahora, en plena tormenta (¡otro relámpago!, y un sonido de dinamita que hace temblar la ventana)... ahora, en este momento, en medio de este mal tiempo, yo practico relajación, relajación (¡relámpago! Al menos no es en dirección al aeropuerto), y me digo que nada puede destruir la verdad del ser de *Puff* ni del mío ni de Dan ni de *Jennifer*. La verdad de nosotros, el espíritu, no está sujeto a las tormentas de la tierra ni a los caprichos de la creencia en mundos materiales.

*Puff* estaba asustada antes de que Dan y yo abandonáramos el aeropuerto esta noche. Su otra (y única) tormenta la pasó a salvo en el hangar de Fantasy of Flight, con la banda del Aeroclub. Pero ahora está fuera, y los vientos soplan con rachas de 38 nudos, unas 44 millas por hora. Vienen del norte, que es a donde le apunta el morro. Con unos vientos de esa fuerza, si no estuviera atada, volaría sin piloto, moriría volcada.

La previsión anuncia vientos de 52 millas por hora del sur, y granizo. Las previsiones meteorológicas se aventuran, y casi siempre se equivocan. El único fenómeno no previsto esta noche son tornados. Nos hemos arriesgado a encontrarnos con ellos al optar por esta ruta, lo mismo que otros viajeros pretéritos se exponían a remolinos y serpientes marinas.

Así que me convenceré de esto una vez más, tanto para ella como para mí: ella y yo y todo somos expresiones perfectas de vida perfecta, no podemos ser dañados ni destruidos, sean cuales sean las creencias y las apariencias. Estamos aquí para compartir los regalos de nuestro descubrimiento y nuestra vida con aquellos a quienes en algún lugar, en algún momento, pueda interesar lo que nosotros encontramos en nuestro camino.

Nada, en los mundos de la ilusión, puede alcanzar ni alterar la verdad de nuestro ser. Nos guía y nos protege en nuestro sueño el hecho de soñar, nos guía en nuestra senda vacilante nuestro yo más elevado, sea cual sea la forma que decida adoptar. Esa forma puede incluso adoptar la apariencia de una tormenta, una oportunidad para nosotros de poner a prueba la confianza que tenemos en nuestro propio saber. Un examen que tengo intención de aprobar, en compañía de *Puff*, pase lo que pase.

En otro tiempo no habría creído en la intensidad de mi conexión con el espíritu de este pequeño hidroavión. Supongo que podría explicarla, aunque tal vez no pueda... Ahora mismo no me interesa explicar lo que me afecta y me conmueve tanto.

Han transcurrido diez minutos. El radar muestra que la peor parte de la tormenta se ha alejado de nosotros. Tengo la sensación de que *Puff* y *Jennifer* (a la que *Puff* ha empezado a llamar «*Pequeña Cata*», por respeto a su experiencia de vuelo) están empapadas y alteradas, pero enteras. Tal vez *Puff* haya perdido la funda del motor por culpa del viento. Diría que no ha granizado.

Por culpa de mi costumbre de escribir, esta mañana hemos despegado tarde de Texarkana. Me alegra poder decir que Dan ha ejercido de guía en el despegue, y he salido de allí contento de irme y de proseguir viaje. Es un lugar grande, con *jets* de empresas, torre de control. Ese, antes, era mi mundo (no el de los *jets* de empresa, pero sí el de las torres de control y las torres de aproximación y los planes de vuelo instrumental y volar entre nubes...; lo llaman «volar dentro del sistema»), pero ya no lo es.

*Puff* cuenta con una radio y un radar, obligatorios si uno quiere volar en ciertas zonas del país, pero no van con su naturaleza y a mí, en el fondo, me gustaría quitárselos para que volara más ligera. En corazón y en espíritu, es un avión de campo abierto, lo que los pilotos llaman «de palanca y timón», lo que ha demostrado en las semanas que llevamos volando juntos. Como, según parece, yo me he convertido en un piloto de palanca y timón, no puede sorprender que nos llevemos bien.

A partir de que esta mañana asumí la posición de guía, todo ha sido un desastre. Mi segundo ha tenido que recordarme que estaba a punto de volar en espacio aéreo controlado, algo que debería haberme horrorizado, pero que no lo ha hecho, porque he supuesto que en aquel espacio aéreo en concreto nadie se daría cuenta ni le importaría lo más mínimo.

Uno tras otro, sobrevolé tres lagos en los que esperaba poder aterrizar, y en los tres casos los encontré llenos de árboles muertos, troncos y ramas. Cuando, en Tejas, se crea un río nuevo mediante la construcción de presas, no se molestan demasiado en que quede liso como un alfilerero cuando lo terminan, e incluso los barcos deben sortear bosques de árboles muertos, todavía en pie, que se elevan sobre la superficie. El agua parecía limpia, pero bien podía tratarse de un espejismo, pues todos aquellos troncos erguidos bajo la superficie podían perforar y hacer hundir un avión irresponsable.

Volar era difícil en este día caluroso. Sin ríos abajo en los que amarar con garantías, subí hasta los mil pies y más aún, para disponer del espacio de planeo suficiente que nos llevara a un espacio abierto si un motor se detenía. A esa altitud había térmicas por todas partes, confundidas y rotas por el viento, que soplaba con fuerza. Algunos días, tanto volando como en la vida, optamos por callar y soportar cualquier turbulencia que se nos presente. Tras dos horas y media de esa dinámica, me alegré de aterrizar para repostar.

En el siguiente tramo, justo antes de recibir una paliza de muerte, Dan encontró un río de la nada, como salido del Agujero en la Pared de *Dos hombres y un destino*. Nunca me había gustado tanto oírle decir: «Ruedas levantadas para el amaraje.»

*Puff* y yo nos posamos en el agua unos cien metros río abajo respecto a *Jennifer*.

—Voy a explorar esta cueva —me informó Dan. Cuando nos volvimos para seguirle, descubrimos que ellos dos ya habían desaparecido.

Nos detuvimos junto a la orilla y encontramos la entrada, de unas dos alas de anchura, que daba acceso a un jardín de agua oculto.



Después del calor, del viento y de las piedras en el aire, después de las tormentas que nos obligaron a variar de rumbo a izquierda y derecha, aquello era un paraíso.

Hundí las manos en el agua fresca mientras nos adentrábamos despacio en ese lugar tan hermoso, y acepté que estaba listo para seguir esforzándome.

*Jennifer* salió por la puerta secreta, y *Puff* la siguió.

De nuevo en el aire, abriéndonos paso a trompicones hacia Abilene, Dan me comunicó una noticia que recibí con agrado:

—Hay tormentas en Abilene. Aterrizaremos en Stephenville.

Hacerlo así limitaba a cuatro y media las horas de vuelo de aquella jornada, pero a mí no me importaba en absoluto.

El cielo era de un gris compacto, neblinoso, cuando viramos para aterrizar. Las tormentas parecían clavadas en la zona.

Finalmente en tierra, atamos los aviones con dos vueltas de cuerda y los cubrimos con las fundas, preparándolos lo mejor que pudimos para lo que pudiera llegar de noche.

Si alguna lección he aprendido a lo largo de mis días, es esta: *Haces lo que puedes, e invocas a tus ángeles de la guarda, y ellos, no se sabe bien cómo, te ayudan a resistir las tormentas.*



## Llega la mañana

Las tormentas de la noche de relámpagos se habían alejado ya cuando ha salido el sol. Hemos llegado temprano al aeropuerto, y Dan y yo hemos encontrado a *Puff* y *Jennifer* apenas sacudidas en el interior de sus ataduras, intactas.

¿Eran infundados mis temores por el pequeño hidroavión, o mis afirmaciones han servido de algo? Supongo que me han servido de algo a mí, y eso es lo que cuenta cuando me enfrento a desastres.

Mi preocupación, pensé, no era infundada, al menos no para un mortal, pues los vientos de tormenta, a veces, rompen cosas. Nuestros pequeños hidroaviones han sobrevivido esta noche, y aunque la funda del motor de *Puff* estaba rasgada, los truenos no se la han llevado volando hasta Dakota del Norte. Suspiré de alivio, solté las cuerdas que habían mantenido a *Puff* atada toda la noche y le di la vuelta para que encarara el morro a la brisa matutina, mientras yo realizaba la inspección previa al vuelo.

Fijé el altímetro, teniendo en cuenta que la elevación del terreno aumenta a medida que volamos hacia el oeste. Hace unos días, cuando volábamos a 1.200 pies sobre el nivel del mar nos manteníamos muy por encima de la tierra. Ahora, volar a 1.200 pies sobre el nivel del mar es rozar las copas de los árboles... La tierra que vamos a sobrevolar se elevará hasta los 7.000 pies sobre el nivel del mar, y más.

Los tramos norte y oeste plantean la parte difícil de nuestra aventura. Tierras elevadas, temperaturas elevadas y montañas hasta donde alcanza la vista.

A veces es fácil, a veces cuesta, y sin embargo siempre llega el momento (¿verdad?) en que soltamos las ataduras y volvemos a volar.

Media hora después ya estábamos de nuevo en el aire, abriéndonos paso contra los vientos. Sobrevolamos una autopista durante algunas millas, y yo me dediqué a observar a los coches que se movían por ella, allá abajo, que nos adelantaban y que desaparecían en la distancia. Después el viento arreció más aún.

He descubierto que el mundo de la aviación se divide en dos: los aparatos rápidos y los que son adelantados por los coches. Son los que pertenecen a este segundo grupo, creo, los que lo agradecen más cuando se vuelven las tornas y sienten la inmensa dicha de adelantar a un Volkswagen en una recta.

Con todo, no tardamos mucho en dejar atrás las autopistas, y la tierra a nuestros pies empezó a parecernos menos acogedora que un paisaje lunar para un astronauta de paso. Entre otras cosas, porque en la Luna no hay mezquites a cada paso, en todas direcciones. Dan y *Jennifer* volaban felices, disfrutando de las formas de la tierra que se

extendían abajo, y yo, cauteloso, mantenía a *Puff* bien arriba, para que si le fallaba el motor tuviéramos tiempo de escoger el tramo de tierra más despejado.

No hacía ni dos días que había agua por todas partes y no teníamos sitio donde aterrizar. Ahora, de pronto, el agua escaseaba.

*¿Estás preocupado, mi piloto?* —me preguntó *Puff*, rebosante de confianza—. *¡Tengo ruedas!*

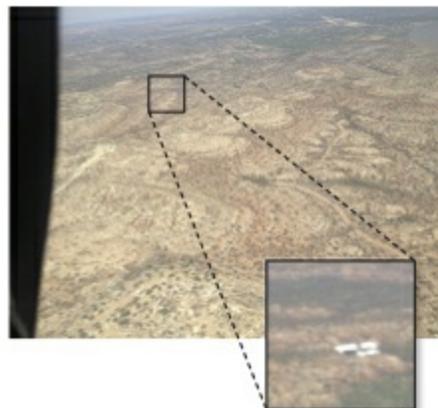
Me costaba explicarle mis razonamientos, volando a una altitud de vuelo comercial mientras Dan y su avión lo hacían despreocupadamente sobre los mezquites. Pero si da igual, pensé. Si *Jennifer* tiene una avería de motor. *Puff* y yo aterrizaremos a su lado de todos modos, sobre los matorrales.

Aun así, todo el mundo vuela a la altitud a la que se siente cómodo, y yo hoy me sentía más cómodo volando alto. Además, cuando se atraviesa el país en formación abierta, nada obliga al segundo a volar pegado al guía. Así que, a menos que Dan me pidiera que me cerrara más, yo debía entender que no le importaba que volara lejos de él, y más arriba. Aun así, ni siquiera desde aquella altura resultaba difícil intuir zonas adecuadas para aterrizar.

Ese ha sido el perfil de nuestro vuelo de hoy: la audacia y la cautela volando juntas. No es algo tan raro, he pensado. Escogemos a los compañeros de vuelo que pueden equilibrarnos.



En ese momento era fácil, porque nosotros planeábamos por encima como el ángel ultraterreno de Dan. Y, sin embargo, al tomar unas cuantas fotos y verlas, estas se convierten en uno de esos retos del tipo: «¿Dónde está *Jennifer*?»



Sí, sí, *Jennifer* está en esta fotografía, pero te hará falta una lupa para verla:

Esta es más fácil (y más cómoda cuando el motor sedetiene):

O el SeaRey es un avión pequeñísimo, o vivimos en un planeta inmenso.

*Puff* insiste en que ella no es tan diminuta, o sea que ya tienes la respuesta.

¿Qué era todo eso, hace un rato, sobre planes de vuelo y planes de vuelo instrumental? ¿Acaso los aviones pequeños, en días despejados, no necesitan contar con un plan de vuelo para estar a salvo? Es una queja clásica de piloto cuando se refiere algún caso de accidente de avión ligero: «... el piloto no había facilitado ningún plan de vuelo».

Parecería que el piloto y su avión estuvieran simplemente flotando por el cielo, ¿verdad?, sin que algún responsable, como el Control de Tráfico Aéreo, los estuviera vigilando. ¡Tonterías! Para lo único para lo que sirve un plan de vuelo con buen tiempo es para que los equipos de rescate y salvamento tengan cierta idea de dónde buscar un aparato extraviado. Para nada más. Nadie observa, nadie se preocupa, ni tiene por qué hacerlo.

Ni Dan ni yo entregamos ningún plan de vuelo. ¿A que queréis saber por qué?

Pues porque nosotros somos nuestro propio equipo de rescate y salvamento. No queremos que nadie venga a rescatarnos después de que hayamos cambiado de opinión sobre nuestro punto de destino y hayamos decidido pasar la noche en la orilla de algún río, en vez de que nos despierten las aspas de un helicóptero o las luces de unos focos. Si necesitamos ayuda, ya la pediremos si está disponible. Si no la necesitamos, o no está disponible, nos ocuparemos de nosotros mismos. Gracias pero no. ¿Quieres oír rezongar a un piloto? ¡Dile lo peligrosas que son todas esas avionetas que se elevan por el aire sin plan de vuelo!

Sobre el combustible, no podía decirse que nos quedara poco, pero viramos y nos abrimos paso entre turbulencias hasta el aeropuerto de Floydada por si acaso, porque los dos somos cautos en relación con este tema. ¿Qué haríamos, sin casi gasolina, si en el aeropuerto del que dependiéramos para repostar hubiera ocurrido algo, no sé qué, y estuviera cerrado? Aunque esas cosas no ocurren prácticamente nunca en la vida, el piloto responsable no excluye de su mente esa posibilidad.

—Ruedas bajadas para el aterrizaje —anunció Dan por radio mientras *Jennifer* viraba viento en cola para aterrizaje. Un viento que, en la pista, era cruzado, y de al menos 20 millas por hora, por cierto. Yo pretendía hacer girar a *Puff* unos diez grados durante la carrera de aterrizaje, contra el viento.

—Whisky Tango está virando de base a final —informó Dan. *Puff* y yo iniciamos nuestro giro para aterrizar detrás de él.

Pero *Jennifer* no aterrizó. Levantó el morro y se alejó hacia un lado de la pista.

—Dos —dijo—, están asfaltando la pista.

Y sí, en efecto, la pista era una franja de alquitrán negro, líquido, ardiente en la tarde tejana.

*Jennifer* dio media vuelta, recogió las ruedas, y más o menos en ese instante una voz desconocida sonó en la radio:

—El aeropuerto de Floydada está cerrado. Avión sobrevolando aeropuerto de

Floydada, la pista está cerrada.

—Roger —asintió Dan.

La voz era absolutamente tejana.

—Lo siento, chicos.

—No se preocupe —agregó Dan.

¿No se preocupe? Pues no, y eso que acaba de ocurrir lo que nunca ocurre: el aeropuerto está cerrado. Pero no nos preocupamos porque no hemos esperado a quedarnos casi sin combustible.

—SeaRey Dos —llamó Dan—, volaremos hasta Plainview, a veinticinco millas.

Lo único que tenía que hacer era presionar el botón de la radio y responder:

—Roger.

En lo de tomar decisiones, ser segundo no es difícil.

Dan buscó el aeropuerto de Plainview en la frecuencia de radio local (que, para tu información, ya que pronto vas a aprender a volar tú también, se llama «Unicom»).

—El viento en Plainview es dos cuatro cero a diecisiete, con rachas a veintinueve.

Veintinueve nudos son 33 millas por hora, y teníamos veinte grados de viento cruzado de la pista 22. Sí, eso suena supertécnico, ¿verdad? Pero ya hemos volado juntos lo bastante, tú y yo, para que recuerdes que las pistas se numeran según la dirección de la brújula a la que apuntan. La pista 22 está trazada sobre la dirección magnética de 220 grados. Así que el viento, que viene de 240 grados, sopla 20 grados cruzado respecto a la pista, desde la derecha.

A estas alturas, *Puff* y yo nos reímos de los vientos cruzados. (Cuando estamos juntos en el aire nos reímos de ellos. Cuando los vientos son tormentas y estamos en tierra, no nos hacen la menor gracia.)

No sé si Dan y *Jennifer* estaban contentos, aunque lo parecían, cuando tomaron tierra con una elegancia de cuadro y giraron para encararse al viento. *Puff* y yo hicimos lo mismo.

Ella, ahora, lo dice más veces que yo.

*Está chupado.*

—Tú ve con cuidado, *Puff* —le dije—. Un exceso de confianza es peligroso cuando se vuela.

*¡Exceso de confianza!*

Se estaba riendo de mí, pero yo sabía que era importante pilotar con cuidado, por el bien de los dos.

Rodamos hasta el lugar de repostaje, y Dan supo que quedaba un hangar disponible para pasar la noche. Un hangar grande, que, con ese viento, se agradecía mucho.

Ya con los aviones a salvo, mientras nosotros nos dirigíamos al hotel en coche, le pregunté:

—¿Qué hacíais *Jennifer* y tú volando tan bajo, Dan? Si el motor hubiera fallado, habrías... Nosotros volábamos alto, y ni así hemos divisado ningún sitio donde aterrizar. ¡Todo eran matorrales y rocas!

Él me miró con cara de asombro.

—¿Estás de broma? Hay todo tipo de sitios en los que aterrizar. Con ese viento, nuestro recorrido de aterrizaje habría sido solo de unos pocos pies. Estuve a punto de aterrizar un par de veces, solo para demostrártelo. Pero para tomar fotos no eran los sitios más bonitos.

Tuve que admitir que probablemente había algo de verdad en lo que decía. Cuando un SeaRey aterriza a 35 millas por hora y el viento es de 25 millas por hora, las ruedas tocan el suelo a unas 10 millas por hora. No es un escenario precisamente mortífero, y a esa velocidad se puede aterrizar en un espacio diminuto.

Dan regresó al aeropuerto esta tarde para resolver algún problema del reticente carburador de *Jennifer*, que ahora, según parece, vierte combustible al exterior. El motor le funciona bien, pero pierde combustible, y hay que resolver el problema antes de que lleguemos a la Divisoria Continental.

De nuevo en el hotel, mientras cenamos:

—Me alegro de disponer de un hangar esta noche.

Oh, oh, pienso.

—Dan, ¿por qué te alegras de disponer de un hangar esta noche?

—¡Por el viento! Estaba trabajando en el motor, dentro del hangar, y sí, hacía viento fuera, pero es que de pronto he oído un ruido como de tren de carga, como dicen que suenan los tornados cuando pasan. Yo nunca había oído una racha de viento así... se ha sacudido todo el hangar, y eso que es grande.

Gracias, gracias, ángeles de la guarda. ¡Gracias, *Abuela Cata!* *A salvo la pasada noche durante la tormenta de Stephenville, y hoy se produce el único fenómeno similar a un tornado de todo el viaje y las Pequeñas Catas están acurrucaditas en su hangar.*

Creo que, cuando uno va de viaje, es sensato mostrarse agradecido con esos ángeles que dedican un instante de su tiempo a cobijarnos bajo sus alas. Si yo fuera un ángel, me gustaría que me lo reconocieran.

Si alguna lección he aprendido a lo largo de mis días, es esta: *Cuanto más creemos que existe una guía invisible y positiva en nuestras vidas, más cierto es para nosotros, y más nos funciona cada día.*

## Alguien que vela por mí

Esta mañana hemos regresado al hangar. El viento aullaba, y golpeaba y hacía temblar las paredes metálicas del edificio. ¿A que no adivinas qué había en el suelo, a pocos centímetros del morro de *Puff*?

Una pluma, para mí, es un recordatorio a muchos niveles de que lo que imaginamos se convierte en verdad para nosotros, de que en el mundo y en su funcionamiento no todo es lo que vemos con nuestros ojos, de que unos poderes muy delicados nos guían por los caminos que decidimos emprender.

Sí, claro, la pluma que reposaba junto a *Puff* era una coincidencia. Los pájaros, a veces, construyen sus nidos en las vigas de los hangares. Aun así, no había ninguna otra pluma en todo el hangar, y he tenido que hacer un esfuerzo para intentar recordar en qué otro momento había visto una pluma junto a mi avión.

Este era el día que Dan y yo habíamos fijado: vamos a ejecutar con mucho cuidado esa travesía de montaña. Si el carburador de *Jennifer* no funciona bien, si el viento sigue gritándonos a veinte millas por hora, si a uno o a los dos la intuición nos dice que enfrentarnos a esas montañas tan altas no es buena idea, entonces pasaremos el día de hoy descansando y poniéndonos a punto. En este momento, las tres condiciones se cumplen: No salgáis, no salgáis, no salgáis. Así que vamos a descansar y a ponernos a punto.



Dan se había levantado pronto para realizar un vuelo de prueba y verificar el estado del carburador, y regresó con la información de que las estaciones del norte y el oeste registraban vientos de más de cincuenta millas por hora. No se trata de previsiones, sino

de mediciones de unos vientos que, en este momento, azotan el oeste de Tejas.

Tal vez esté en mi diario, en alguna parte, y lo escribiera antes de salir de Florida: mi intención era dar un margen de dos días más para nuestro viaje «por si nos quedábamos atrapados en Tejas a causa del viento». Se trata de algo que no es tan raro en el caso de aviones ligeros, pero aquella intuición había resultado muy precisa. ¿O podía ser que, al pensarlo, hubiera hecho que ocurriera?

Su vuelo de prueba había ido misteriosamente bien, perfecto, me comentó Dan. Al medir el flujo de combustible del motor de *Jennifer* le daban 4,9 galones por hora, a 5.000 revoluciones por minuto. Exactamente la cifra para la que ha sido diseñada. Aun así, seguía pasando combustible al propulsor. Y eso no está bien.

—Mañana llamaré al ingeniero especialista —me dijo—, y le preguntaré qué haría él.

Decidimos que no era un buen día para volar, pero sí para ocuparnos de los aviones, de cuidarnos de detallitos, de limpiarles el polvo y los restos de gotas de agua del camino.

Yo me puse a contar (mientras iba revisando a *Puff*, mientras le apretaba de nuevo el sensor del velocímetro, mientras eliminaba un tubo de escape inútil del silenciador, mientras frotaba sus superficies con agua dulce); me puse a contar el número de coincidencias que nos habían llevado, hoy, a estar en el hangar, a buen recaudo, mientras fuera arreciaba el vendaval.

En ese instante, un nuevo golpe de viento agitó la cubierta metálica del tejado, y me hizo recordar lo contento que estoy de no ser uno de los tres cerditos, y de que el plan de construir este hangar con paja no fuera aprobado, y de que la decisión de construirlo de acero, en cambio, sí resultara la elegida.

Me puse a contar: De no haber sido por el hecho de que la pista de aterrizaje de Floydada estaba cubierta de una capa de alquitrán caliente (el único día en que, supongo, ese aeródromo ha cerrado en los últimos veinte años), Dan y yo habríamos aterrizado allí, habríamos repostado y habríamos pasado de largo Plainview, Tejas.

Habríamos sobrevolado este aeropuerto, con este hangar que, además de estar abierto, contaba con plazas disponibles para dos SeaReys, es decir, tenía espacio libre, cuando todos los demás aeropuertos en los que hemos aterrizado hasta ahora han estado siempre llenos.

Y, además, encontramos este refugio muy poco antes de que la madre de todos los diablos del polvo pasara directamente sobre *Puff* y *Jennifer* con el estruendo de un tornado-tren de carga, pero no con sus efectos devastadores sobre un hangar y sus aviones, a los que sin duda habría destrozado de haberse encontrado simplemente atados en el exterior.

Como hicimos escala aquí, Dan ha podido reparar el carburador de *Jennifer* para que cumpla con las especificaciones del fabricante, por más que todavía no ha conseguido aclarar qué le ocurre con la fuga del combustible.

Y como hicimos escala aquí, me he enterado de algo que hasta ahora no sabía, y es que el nivel de refrigerante de *Puff* debería, en realidad, llenar la mitad del depósito de rebose del radiador, y no dejarlo vacío. De no haber revisado nuestros aviones con tiempo de sobra, *Puff* habría partido hacia un cielo a 35 grados centígrados, rumbo a las

montañas, con el radiador casi vacío de refrigerante. Yo no habría comprado la mezcla de refrigerante 50/50, disponible en la localidad, para rellenar el radiador, así como otra garrafa de reserva.

De no haber hecho escala aquí, Dan no habría encontrado el material con el que reparar la leve pérdida de aire de la rueda derecha de *Jennifer*.

Como nos detuvimos aquí, ha tenido tiempo de sustituir el bloqueador del timón, destruido por la tormenta nocturna en Stephenville.

De no haber realizado nuestras exhaustivas inspecciones, yo no habría encontrado mis gafas de sol perdidas entre los asientos del fondo del fuselaje.

Dan no habría decidido dejar en este aeropuerto varios objetos pesados para conseguir que *Jennifer* volara lo más ligera posible el resto del viaje.

Ayer, mientras luchábamos contra el implacable viento, comprendí que nuestros vuelos de prueba habían terminado. Ahora ya no estamos practicando para el viaje, ahora ya estamos de viaje. Plainview, Tejas, es uno de los pocos lugares en centenares de millas a la redonda en que podíamos haber descansado y habernos puesto a punto como lo hemos hecho. Podría equivocarme, pero no me extrañaría que no encontráramos sitio en otro hangar en las siguientes 1.800 millas de vuelo. (Nota desde el futuro: Así fue. *Puff* y *Jennifer* no volvieron a ver el interior de un hangar durante el resto del viaje. )

De no haber sido por aquella pista de aterrizaje cubierta de alquitrán fresco y divisada en el horizonte, al sur, y de no haber sido por la cascada de consecuencias positivas que siguieron, yo no habría encontrado aquella pluma, esta mañana, junto a mi avión.

## Decisiones

Dan y yo hemos debatido largo rato, teniendo en cuenta los pros y los contras, los «considera esto» y los «por otra parte». Nuestra conclusión final: no existe casi nada en este viaje por lo que merezca la pena morir, o estrellar un avión fiel y confiado.

No merece la pena morir por ninguna planificación, no hay necesidad de seguir ninguna ruta determinada, ni pasa nada por permanecer más tiempo del previsto en un punto de la ruta. Ninguna fotografía es tan buena que para tomarla haya que matarse, aunque intuyo que Dan no está demasiado convencido de este punto en concreto.

Hemos acordado que, a partir de ahora, si uno de los dos aterriza en terreno difícil y baja del avión en condiciones de una precariedad evidente, el otro seguirá volando hasta el aeropuerto más cercano para iniciar una operación de rescate por tierra o en helicóptero.

Si el que ha quedado en tierra no está tan mal tras el aterrizaje, o si no abandona la cabina, el otro aterrizará cerca, por poco propicio que sea el terreno, y le prestará ayuda.

Nota escrita después de nuestra conversación: mi intuición me dice que Dan hará aterrizar a *Jennifer* sobre terrenos rocosos, imposibles, cuando le apetezca tomar una buena fotografía. Si su motor falla en alguno de esos lugares, *Puff* y yo nos convertiremos en el Equipo de Rescate de Dan y *Jennifer*. El caso inverso no se dará, porque *Puff* y yo no nos meteremos nunca en líos.

Me siento como el señor Phelps de la serie *Misión: Imposible*: «Si decide aceptar esta misión...», y la cinta se autodestruye en cinco segundos, convertida en humo. La diferencia es que nosotros hemos decidido aceptar esta misión por adelantado, por más imposible que resulte. En momentos como este entiendo que no es descabellado quedarse en la cama todos los días, todo el día.

Tras tomar una decisión así, está claro que hay que ponerla a prueba. Dan ha llamado temprano por teléfono para encargarse de un carburador nuevo para *Jennifer*, y ha indicado que se lo envíen urgentemente a la habitación del hotel. El gurú del motor, desde Florida, coincide con él: no es normal que un carburador expulse combustible, aunque en todo lo demás funcione bien.

Así pues, dispondremos de uno o dos días en Plainview, tiempo suficiente para reemplazar, también, la rueda de cola de *Jennifer*.

*Puff* me comentó hace un tiempo que, de ser posible, preferiría contar con un nuevo cable de retracción de la rueda de cola, porque el que tiene ahora funciona pero está algo

pelado.

Dan ha inspeccionado el cable con sumo cuidado. En efecto, tiene rotos uno o dos hilos diminutos.

—A este cable no le pasa nada. Funcionará durante mucho tiempo antes de empezar a dar problemas.

(*Puff* valora y respeta a Dan y su experiencia. Se sentiría mejor con un cable nuevo. Por favor. Cuando pueda ser, cuando no sea un inconveniente.)

Ninguna de estas reparaciones es imprescindible. Seguramente podríamos volar sobre la mitad del país que nos queda por recorrer sin realizar el menor mantenimiento. Pero optamos por no hacerlo, por hacer caso del espíritu que nos dice «¿Y si...?». ¿Y si el carburador falla cuando sobrevolamos un cañón rocoso? ¿No desearías entonces haberlo reparado cuando estabas a tiempo? ¿Sí o no?

De ahí nuestra charla sobre aquello por lo que merece la pena morir (o quedar perdidos con un avión convertido en chatarra en las montañas, alimentándonos de corteza de árbol y pinaza, en tierra de osos, durante una semana o más).

En el aeropuerto, de pronto, la mañana es fría; me pongo la sudadera con capucha que llevo en mi equipaje de supervivencia, y cambio el calzado de agua por unas botas.

He llenado el radiador y el depósito de *Puff*, y después he tenido que limpiar el motor de las salpicaduras de anticongelante que han caído por todas partes mientras lo hacía, y he encontrado mi otra navaja suiza de huida y evasión, ataque y destrucción del Ejército del Aire, que le he regalado a Dan para que deje de pedírmela a cada rato cada vez que nos dedicamos a arreglar pequeños detalles mecánicos.

No mucho después de que se la regalara (regalo que, según sospecho, le ha complacido más de lo que se atreve a demostrar), puntualizó lo siguiente: «Gracias por la navaja suiza de huida y evasión y rescate y restitución. A menos que creas que atacar y destruir forman parte de nuestros planes...»

Tuve que admitir que no tenía intención de atacar ni destruir a nadie, nunca jamás, al menos no con las herramientas que incorpora esa navaja.



Cuando ya no podíamos hacer nada más con nuestros aviones, Dan se fijó en algo raro que había al otro lado de la pista, y nos acercamos en coche a investigar.

Y he aquí lo que había visto, de cerca: sin depósitos en las punta de las alas, con la cubierta de la cabina opaca, los alimentadores de combustible sellados, pero ahí estaba, el Lockheed T-33A, el primer avión a reacción que piloté.

El T-33 y yo admitimos que tal vez nuestro aspecto esté algo desmejorado actualmente, pero las veces que volamos juntos, estábamos los dos impecables.

Le he hablado a Dan sobre aquellos tiempos, le he contado que el sistema de aire

acondicionado lanzaba unas bolitas de nieve sobre los hombros del piloto, cuando en días húmedos se echaba la palanca hacia delante; que era un avión muy fiable y honesto, que había que asegurarse que los depósitos de combustible de las puntas de las alas estuvieran muy bien cerrados, porque si no ella absorbía todo el combustible de un depósito y no del otro, lo que causaba un desequilibrio considerable; qué ocurría si un piloto hacía rodar el aparato demasiado despacio al dar una curva y giraba la rueda de morro en la pista (lo que ocurría era que el piloto tenía que dar máxima potencia y ponerse de pie sobre un freno para enderezar esa rueda, al tiempo que conseguía que todos los objetos sueltos que quedaran dentro del radio de acción del reactor salieran disparados por los aires).

Ahí está ella ahora, en su pedestal, apenas medio siglo después. De pronto me he dado cuenta de que, a Dan, esa época le debe de sonar como a mí me sonaban las historias de los pioneros de la aviación. «Pues bien, hijo mío, nuestro Sopwith Camel tenía un motor rotativo, y giraba como loco a la izquierda, no había Fokker en todo el Circo Richthofen capaz de seguir al Camel en los giros a la izquierda. Aunque, claro, a esos del Circo había que verlos venir. Eran buenísimos pasando desapercibidos hasta que los tenías casi encima...»

Los aviones que pilotaba yo ya son historia: el F-18 y el F-86, e incluso los F-100, que en su época fueron los cazas más nuevos, a cuyas series llamaban «las series del siglo»: la 100, la 101, la 102, la 104, la 105 y la 106. Eran tan nuevos que se consideraban aparatos secretos, y en cambio hoy se muestran, congelados, en sus pedestales de exposición, los vidrios blanqueados, los alimentadores de combustible, sellados.

Es raro que, en este planeta, las cosas envejecen y en cambio los espíritus no. Parece raro, porque es ayer, es el parpadeo de un pensamiento, y esos aviones están vivos de nuevo. Puedo deciros dónde se sitúa el indicador de combustible de ese T-33, contaros cómo suena el motor cuando se pone en marcha, qué velocidad de vuelo llevar al descender para la aproximación final en un F-84F (140 nudos más cinco nudos por cada mil libras de combustible que lleve por encima de las dos mil libras), explicaros qué se siente al apretar el botón de ATO que pone en marcha esas cuatro bombas de refuerzo en el despegue.

Cuerpos metálicos sobre pedestales, tumbas elevadas; y sin embargo los espíritus todavía viven en sueños de viejos vuelos y de los niños que un día se montaron en sus cabinas, encendieron sus motores, señalaron con los pulgares hacia arriba a la tripulación de tierra... ¡Retiren cuñas!

Esta mañana no se me ha escapado ni una lágrima. ¿Por qué ahora sí, mientras escribo?

## Día de mantenimiento y visita sorpresa

**R**onnie Robbins es el encargado del hangar de mantenimiento del aeropuerto de Plainview. Es uno de esos tipos que caen bien al momento, al segundo de conocerlo. Lleva cuarenta años trabajado con aviones, pilotándolos, reformándolos para que vuelvan a volar. En la pared de uno de sus hangares, lo más alejado del mar que pueda imaginarse, mira quién se cuelga en nuestro mundo de apariencias: ¡La abuela *Cata*!

Estoy seguro de que el recuerdo de sus vuelos pasados sigue acompañándola, tan vívido como el mío. ¿Verdad que existe una manera de hacer nuestra su memoria viva, si así lo queremos, si valoramos las lecciones que ella ha aprendido y ha decidido compartir? Espero que la respuesta sea: «por supuesto». Espero que todavía nos queden ejemplos por ver a lo largo de este viaje con las dos pequeñas *Catas*.

Hoy todo ha sido mantenimiento, hasta bastante tarde, hasta hace solo una hora. Pero a Dan le ha bastado un solo día para reemplazar el carburador, para detectar y solucionar un problema en el otro carburador (este motor incorpora dos), cambiar las bujías, el ensamblado de la rueda de cola, y para inventar un sistema que evite que esos fallos raros ataquen su tren de aterrizaje. Una vez concluido el trabajo, realizó un vuelo de prueba cuando ya se ponía el sol. Al anochecer, vuela a la perfección.

Nuestro plan para mañana es ponernos en marcha temprano y emprender una ruta amplia y curvilínea hacia el norte de Nuevo México.

Es tarde, y creo que debo acostarme ya, pero, aunque escribo esta página apresuradamente, quería que sintieras la sorpresa de ver a la abuela *Cata* tal como la hemos sentido nosotros, recordándonos que nos acompaña en el camino.

Calcula, por favor, las probabilidades de encontrarnos con ese recordatorio.





## Espadas en el agua y vuelo subjetivo

S alimos a las 7.30 de la mañana, cuando las ruedas dejaron de tocar la pista de aterrizaje de Plainview. Las ruedas siguen rodando una vez que termina su contacto con la pista, y mucho después de que se hayan recogido. Si te molesta, aprieta la palanca del freno.

Pusimos rumbo al oeste, surcando un aire que era como el raso. Soltamos los mandos y los aviones volaron solos, hacia el noroeste, hacia regiones montañosas.

Al principio, la tierra que veíamos abajo era toda cultivada: hasta donde alcanzaba la vista, ni un palmo de paisaje en estado natural.



Sin embargo, planeando sobre ese aire sedoso, el paisaje pasaba por debajo de nosotros como una gran cuña de tierra que impulsaba los dos aviones a las alturas, dos mariposas al sol. Y en menos de una hora ya era todo lo contrario: un paisaje natural en el que no hay ni rastro de civilización.

A medida que ascendíamos, notaba que el aire se enfriaba. A seis mil pies, me pareció que hacía bastante frío. A siete mil pies, mucho. Pero para entonces, descender de nuevo a los seis mil pies nos habría llevado varios centenares de pies bajo tierra. Así que, sin duda, prefería el frío.

*Puff* batía nuevas marcas personales con el paso de los minutos. Al aterrizar, habría casi cuadruplicado su anterior récord, pero llevaba la experiencia acumulada con gran discreción, como un manto invisible echado informalmente sobre el ala. Hay días en que batimos récords, y días en que no.

Entonces divisamos lo que Dan y yo buscábamos: agua.

—Ruedas levantadas... —recitó, antes de descender hacia la turquesa engastada en

aquella tierra inmóvil, peligrosa.

El lago Conchas se halla a casi 1.300 metros sobre el nivel del mar, y al verlo, yo que soy temeroso por naturaleza, me asaltó la duda de si tras amarar en él podríamos volver a despegar, dada la altitud del aire. Pero Dan no se planteaba aquellas dudas, porque ya lo había hecho antes. Así que nos posamos sobre su superficie, dos patos en su ruta transcontinental alegres por poder remojarse las alas tras unos días de sequía.

Qué agradable... Notaba que *Puff* se relajaba y disfrutaba del momento, después de tantas aristas duras bajo sus alas. Los dos aviones navegaron durante unos minutos uno al lado del otro, el agua frente a *Jennifer* amplia y limpia, y en la que se extendía ante nosotros se sucedía, varios centenares de metros más allá, un cañaveral de juncos finos. Los juncos no son problema: pasaríamos entre ellos.

Entonces Dan y *Jennifer*, salpicando agua, dieron potencia e iniciaron el despegue.

—¿Lo hacemos, *Puff*?

Adelanté al máximo la palanca y ella aceleró, aunque no tanto como cuando se encuentra al nivel del mar. Surcando el agua, las 30 millas por hora se convirtieron en 35. Los juncos se aproximaban a nosotros.

Fue entonces cuando me di cuenta de que no eran juncos, sino árboles... duros, afilados y tiesos mezquites. Desnudos de hojas, hundidos cuando el río se represó para crear ese lago, con unas ramas que eran como filos de espada. Unas espadas que se acercaban rápidamente a nosotros. Si *Puff* llegaba a tocarlas, se cortarían. A 40 millas por hora, ya estaban frente a nosotros. Eché la palanca de mando hacia atrás:

—¡Vuela, *Puff*! ¡Tienes que volar!

Y eso hizo. La había obligado antes que nunca a abandonar el agua, y ella se elevó, sobresaltada, y pasó casi rozando las ramas afiladas como el acero. Yo esperaba oír en cualquier momento el chirrido de aquellas garras rasgando el cuerpo. Pero no ocurrió. El único sonido audible era el del motor de *Puff*, que rugía en su empeño por volar, hasta que lentamente fue ganando velocidad. A 50 millas por hora ya lo habíamos conseguido, y apunté el morro ligeramente hacia abajo. Llegamos a las 55, a las 60, a las 61 millas por hora, y seguíamos subiendo.

Respiré de nuevo, aliviado, sintiendo un arrebató de amor y de alegría, de respeto por esa amada criatura que nos había salvado la vida, levantando el vuelo donde no podía levantarlo.

*Puff*, gracias.

*Eso está chupado*, dijo, jadeante. Y noté que esbozaba una sonrisita llena de orgullo.

«Maldita sea, Richard —pensé—. Eso no eran juncos, ¡eran árboles! No des nada por sentado antes de un despegue. ¡Nada!»

Retomamos altitud, yo enfadado conmigo mismo, *Puff* pensando: «Ningún problema.» Buscábamos volar a la máxima altitud posible, adentrarnos de nuevo en el frío. En cuestión de minutos, yo ya estaba tiritando.

¿Por qué sentía ese frío? Pues porque no soy geólogo. Para mí, las rocas que se extendían abajo eran duras, afiladas, incluso hermosas en su colorido y su crueldad. La roca, la tierra, debían evitarla unos frágiles mortales al mando de frágiles aviones. El hielo

de las alturas se me metía en la sangre, más intenso a medida que ascendíamos. No siendo geólogo, no dejaba de buscar espacios abiertos en los que aterrizar, por si el motor fallaba. Ahí hay un camino, tal vez un camino de herradura, pero si tuviéramos que aterrizar posaría mis ruedas sobre él...

A menos de doscientos pies, Dan libraba otra lucha. Él no tenía frío. Él estaba sobrecogido ante la tierra que se desplegaba bajo nuestros pies: barrancos, pendientes, altos gneises y cordilleras de montañas reducidas a polvo por las aguas, mientras nuevas cumbres surgían desde quién sabía dónde. A él todo aquello le encendía la adrenalina, y yo estaba helado, previendo fallos de motores.

¿Quién supones tú que ha disfrutado más esas tres horas y media de vuelo?

En cuanto aterrizamos en Las Vegas (la de Nuevo México, no la de Nevada), situada a 2.100 metros sobre el nivel del mar, me puse mi traje de esquí, agradecido por la ropa de abrigo, mientras Dan, en mangas de camisa, me hablaba alegremente, y me preguntaba si me había fijado en los colores de aquella escarpadura, si había sentido su maravilla, si sabía qué debía ocurrir para que una roca se separara de ese modo.

Mis respuestas, desgraciadamente, fueron no, no y no, mientras me cubría el cuello con la bufanda.

Ha sido, sí, un vuelo subjetivo, tan poderoso como para modificar nuestra temperatura interior. Tal vez todo vuelo sea subjetivo. Cuando vuelo con alguien a quien da terror volar, siento el choque de nuestras dos actitudes: ¿No te encanta la libertad del cielo / cuando aterrizamos de una vez y puedo por fin pisar de nuevo el suelo? No sucede muy a menudo, porque las aves rara vez comparten bandada con, pongamos por caso, los armadillos.

De nuevo en marcha, yo tenía prisa por ganar altitud, mientras que Dan disfrutaba de todos y cada uno de los minutos, de todas y cada una de las vistas de una tierra que era como miel en ebullición, a unos cuantos millones de años por cada burbuja.

Por la tarde, el calor de la tierra empezó a generar corrientes térmicas. Cabalgamos en ellas para alcanzar unas alturas a las que los aviones solo habrían podido llegar tras largos ascensos por un aire inmóvil. A veces ligeras, pero en otras ocasiones tan potentes que nuestras alas temblaban por la fuerza que les transmitían. En un determinado momento, la intensidad de la corriente elevó a *Puff* casi hasta los diez mil pies.

El indicador de la derecha, que marca la velocidad vertical, mostraba que ascendíamos algo menos de 1.300 pies por minuto. También existen las corrientes descendentes en las que, para ganar altitud, uno pierde velocidad en el ascenso, y se zambulle en ellas para atravesarlas más deprisa.



Después, Dan se comunicó por radio con la torre de control de Farmington. Cosa rara, la torre nos dio un aterrizaje en pista con viento en cola, es decir, nos pidió que aterrizáramos con el viento a favor, que, una vez en tierra, nos empujaría y nos haría rodar más deprisa, Dan aguardó, paciente. En cosa de un minuto, el controlador se corrigió y nos dio permiso para entrar en pista con viento en cara. Y aterrizamos.

Las pequeñas *Catas* están cubiertas con sus fundas y atadas para pasar la noche. Dan se dedica a sus fotos, y yo, con mi teclado, comparto esta aventura contigo.

Y ahora, a dormir, que mañana despegamos temprano para sobrevolar algunas de las formaciones geológicas más espectaculares (y acuáticas) de este país.

Buenas noches, *Puff*. Gracias por nuestras vidas.

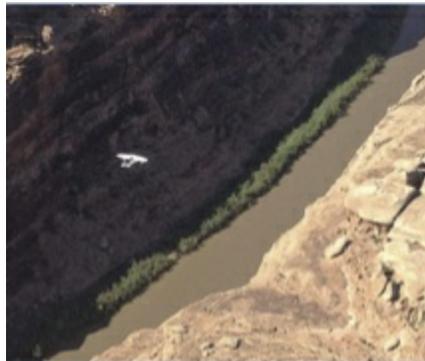


## Precognición rápida

Yo sabía que esta foto iba a ser tomada días antes de que sonara el disparador. Hay cosas que se hacen realidad porque está en su naturaleza hacerse realidad. Dan Nickens es nuestro Indiana Jones, pero en geólogo. Otros, en su mismo campo, se conforman con examinar sus esquistos y sus calizas y sus fragmentos de ígneas, con inspeccionar espécimen tras espécimen, les divierte ponerse a los mandos de sus microscopios electrónicos.

Pero yo sabía desde el principio que mi compañero de vuelo prefiere que su geología se le muestre, algo borrosa, unos pocos pies por debajo de su avión, examinarla desde una posición en la que un viraje mal tomado supondría un final espectacular a su carrera. Todo esto no me lo ha dicho él; lo he visto yo por su manera de pilotar el hidroavión.

En el ejército del aire a eso lo llaman RC, es decir, riesgo calculado. Ello significa que cuando alguien toma esta o aquella decisión, todo saldrá bien, seguramente. Aun así, se sobreentiende que en una de cada cien ocasiones, o en una de cada diez, las cosas pueden ir mal y ese alguien puede encontrarse, en el mejor de los casos, en una situación complicada, y en el peor de los casos, sin vida.



El motor de *Jennifer* lleva un par de días funcionando con la finura de una máquina de coser. Lo más probable es que siga ronroneando así durante una hora más sin fallar. Pero, si falla, el único lugar en el que Indiana va a poder amarar es el río de ahí abajo, rodeado de piedras desnudas, rápidos de aguas blancas y, muy posiblemente, varias Arañas de Río Ignoradas, que no son sino unos hombrecillos malvados y mortalmente venenosos.

Esa fotografía la he tomado mientras pilotaba, a salvo, a *Puff* sobre el borde del cañón, lejos del abismo que el río ha cortado en la roca a lo largo de los últimos veinte millones

de años, más o menos. Si el motor de *Puff* se detuviera en este instante, aterrizaríamos cómodamente en una franja lisa de arena, o de roca, muy por encima del río. Yo descansaría un rato y me comería una galleta, y después repararía el motor, y seguiríamos ruta.

El abismo que se abre entre mi mentalidad cautelosa y la de Indiana, inquisitiva, es más profundo que la garganta que une las alas de *Jennifer* a la roca pura, y por eso yo ya sabía, desde hacía días, que acabaría tomando esta foto. Es típico de mí contar con un plan de reserva por si las cosas salen mal. Y es típico de Dan aceptar un «Plan B» más aventurero que el mío.

—Si el motor se para —dijo él—, ¡no pasa nada! Amaro en el río y surco los rápidos en el SeaRey. Cincuenta millas corriente abajo las aguas se ensanchan, yo navego hasta la orilla más cómoda, reparo el motor y vuelvo a despegar.

A ti te apetecería preguntar por sus probabilidades de sobrevivir a cincuenta millas de rápidos metido en la cáscara de su hidroavión, pero no lo haces porque si le aconsejas prudencia a Indiana Jones, este te va dedicar una sonrisa condescendiente: pobre geólogo de salón, te estás perdiendo la aventura de la ciencia.

Así, como se ve, ha seguido el curso del río durante casi una hora. El motor de *Jennifer* no se ha detenido, así que Indiana Jones tiene una comprensión de la geología viva que no comparte con ningún otro científico.

En cuanto a mí, yo soy piloto, y pretendo seguir siéndolo. Para mí, las iniciales RC significan Río Colorado contemplado desde una distancia prudencial, a bordo de *Puff*, como podría contemplarlo desde un sillón volador, con una galleta en una mano y una lupa en la otra.

Y, sin embargo, curiosamente, nos llevamos muy bien. A Dan no le importa que viva como quiero, ni a mí me escandalizan las decisiones que él toma. No sé qué será lo que yo le ofrezco, pero he aquí una de las vistas que me ha ofrecido él, y que yo no habría conocido jamás de no haber ido volando junto a Indiana Jones:

A medida que nos acercamos, crece.

Rodeamos la roca (en otro tiempo enterrada 900 metros bajo tierra, según me ha contado Dan), y ahora emergida a causa de millones de años de erosión de todo lo que tenía encima y a su alrededor. Vista desde tan cerca, y aunque sin tocarla, Ship Rock se veía dura, durísima.

Todos esos lugares, Ship Rock y Monument Valley, y los Goosenecks, pasaban bajo nuestros aviones en una ruta de aventura en la que hasta hacía poco daba miedo pensar y que hoy ya forma parte de la Historia de las Cosas Terribles Superadas de *Puff*.



Tal es el poder de nuestros intereses y amores. Sin saberlo, tocamos y cambiamos la vida de otros a través de la elección de nuestras propias pasiones y de los placeres que de ellas obtenemos. Así fue como la decisión de Indiana Jones nos alcanzó a mí y a *Puff*.

Del RC de Dan al otro RC, volábamos. Apenas el río empezó a ensancharse, Dan comunicó: «Tren de aterrizaje levantado...»

*Jennifer* bajó el morro hacia el agua, apuntando a un meandro del río, un lugar salvaje y azul.

*Puff* estaba impaciente por volver a tocar agua, y en menos de un minuto ya teníamos las ruedas levantadas, los flaps bajados, la bomba de refuerzo conectada, y oíamos ese suspiro feliz, reconocible, del agua al rozar ligeramente la quilla. Oscilamos al describir un amplio viraje, y nos unimos a *Jennifer*, que se dirigía hacia la orilla.

—Yo me pongo en un lado, y tú en el otro —me indicó, porque allí, un poco más adelante, había una cala doble; el agua, alrededor, era clara como una esmeralda.

No me resultó en absoluto difícil, pues desde la superficie, navegando despacio, se veía con claridad el fondo.

La proa de *Puff* rozó ligeramente la arena, y yo apagué el motor, extendiendo un manto de silencio. Ni un alma a la vista, y el río no emitía sonido alguno.

Dan escogió una roca plana para extender sobre ella las galletas que iban a ser su almuerzo. Yo saqué mi barra de cereales.

—Esto es muy bonito —comentó uno de los dos. Desde la ladera, algunas fotos.





Funciona, pensé. *Puff* puede llevarme a cualquier parte, casi a cualquier tierra secreta que podamos encontrar juntos desde el aire. Una de las pocas aeronaves construidas para aterrizar tanto fuera de los aeropuertos como en ellos; es la perfecta compañera íntima de vuelo.

Durante una hora, estuvimos respirando la deliciosa paz de la playa. Uno podría quedarse aquí, me dije. Traerse una tienda de campaña, un mapa de estrellas, un ordenador a cuerda... Sí, uno podría quedarse aquí un buen tiempo.

Hemos aterrizado en Page, Arizona, para pasar la noche, y desde aquí escribo estas líneas. Sabía que esto se haría realidad en mi vida porque lo había planeado, lo había amado, había trabajado durante un año para que ocurriera. No hace falta ser adivino para ver que estas cosas se harán realidad antes de que ocurran.



## Explorar la Gran Agua

S abía yo que la ladera de esa montaña no es ígnea, sino metamórfica? Pues no, pero me he enterado hoy.

Cualquiera con un escáner de radiofrecuencias en su avión que estuviera volando en nuestra ruta tenía acceso a una lección gratuita de geología práctica. Yo, antes de iniciar este viaje de una punta a otra del continente, nunca le había prestado demasiada atención, pero ahora me resulta sorprendente... ¡El país entero (y, a estas alturas, ya no me sorprendería averiguar que el mundo entero también) está hecho de piedra!

¡Y toda esa piedra... está en movimiento!

Nuestros dos pequeños SeaReys volaban juntos, y de pronto, más arriba, a nuestra izquierda, ¡esto!

Miraba hacia delante, y todo lo que veía era absolutamente plano. Un momento después había una gran nube de polvo y una mole montañosa de seis millas de anchura que se elevaba, rugiendo, desde abajo, como si ya no pudiera aguantar la respiración medio segundo más y tuviera que subir a coger aire.

Mi amigo Indiana Jones y sus charlas sobre las cosas que pueden tardar millones de años en surgir. Yo las veo ahora y me parecen segundos, como que tenemos que esquivar esa tierra que-se-eleva que-desciende que-se-echa-a-un-lado que-desaparece, y sobre la que hemos estado colgados durante el último microsegundo, más o menos.

Dan se apresura a explicarme que hay cosas de cuyas causas los geólogos no tienen ni idea. Las Montañas Rocosas, por ejemplo. Debemos sobrevolarlas, pero nadie sabe por qué están ahí. Sin placas tectónicas moviéndose abajo, todas esas piedras decidieron un buen día levantarse hasta los tres mil, hasta los cuatro mil metros. Caprichosamente, al parecer, y si resulta que tú vas volando en el soplo de aire que es tu avioncito, será mejor que vayas con cuidado, no vaya a ser que a alguna como la de la fotografía le dé por levantarse hasta los cuatro mil metros cuando tú vas a mil quinientos. Nosotros hemos tenido suerte, porque volábamos más altos que esta cuando se ha levantado.

Y otra cosa: ese vaso de agua normal y corriente que bebemos, en realidad no es agua. Tiene otro nombre: «ácido hidróxico» (¡es verdad!), y es el erosionador y destructor de piedra más implacable que conoce el mundo. Mira ahí abajo y verás lo que ha sido capaz de hacer un vaso de agua-ácido hidróxico aumentado varios centenares de billones de veces, a esa tierra llana como una mesa.

Si le das un millón de años, es capaz de disolver cualquier cosa.

Sea como sea, a nosotros, los mortales, nos encanta jugar con el peligro, y por eso *Puff*

y *Jennifer* se han encaminado hacia la mayor extensión de Peligro al noroeste del río Pecos: el lago Mead. ¡Y nada menos que con la intención de posarse sobre un mar de ácido hidróxico!

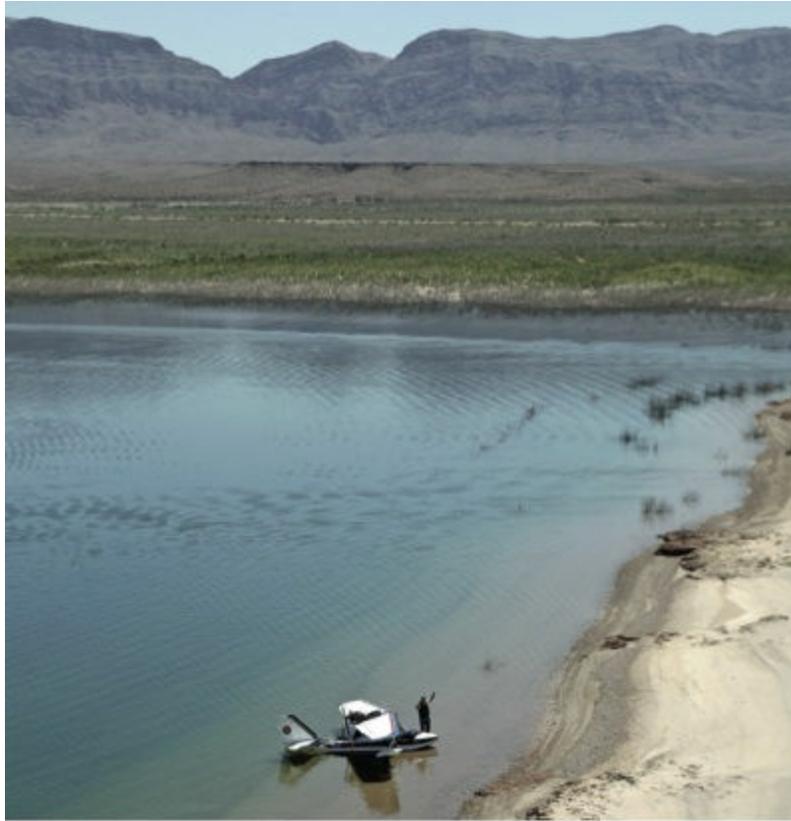
Estábamos siguiendo el curso del río Colorado, acercándonos al brazo norte del lago, cuando Dan se comunicó conmigo:

—Te paso a ti el mando. Ve a explorar.

Supongo que como él ya había estado allí, quería ver el lago con unos nuevos ojos: tal vez *Puff* y yo exploraríamos algún lugar que él no hubiera visto antes. Encontramos uno en cuestión de minutos. Desde el aire, parecía que podía tratarse de un refugio tranquilo, de aguas claras, con una playa de arena amarilla.

—Ruedas levantadas para el amaraje —recité yo. Comprobé dos veces la posición del tren de aterrizaje, que la bomba de refuerzo estuviera conectada, que los flaps estuvieran bajados y la palanca echada hacia atrás. El agua era un espejo, lo que normalmente supone un reto para los hidroaviones, pero como había una orilla cerca que facilitaba la referencia de la altitud, no le he dado más importancia. Cuando nos acercábamos al agua, comprobé por tercera vez la posición del tren de aterrizaje, y al volver a fijarme en el lago, impactamos contra la superficie. No fue un impacto fuerte, pero distraerse durante la maniobra no es profesional, y hace que se rebote una vez, o diez.

Dan no se distrajo, y realizó el amaraje más hermoso que he visto en mi vida.



Esta es una de las recompensas para el que pilota un hidroavión ligero, y para su aparato: la posibilidad de detenerse en un lugar así.





Hemos vuelto a salir a explorar, y nos hemos encontrado con este sitio.  
Y con este.



Esta tarde se ha levantado viento, pero solo en los brazos estrechos que separan los distintos sectores del lago. Asusta verse atrapado por una corriente descendente a 500 pies por minuto cuando te encuentras solo 100 pies sobre el agua. Es como si el viento quisiera recordarnos que él también participa de la erosión del terreno.

Mañana nos levantaremos temprano para volar. Creemos que nos dirigiremos a Death Valley.

¿Recuerdas lo que te conté sobre Dan y su pasión loca por la geología? ¿Es cierto que, sin una pasión por algo, sea lo que sea, por algo que nos encanta hacer, o de lo que nos encanta rodearnos, o en lo que nos encanta sumergirnos, estamos condenados a una vida de aburrimiento y nos conformamos con las sobras de aquellos a los que sí les apasiona lo que hacen?

Por lo que he podido ver, es así.

## Explorar el Gran Desierto

Te gusta el pastel de zanahoria?

Pues hay un restaurante en el hotel de Boulder City, Nevada (he olvidado el nombre, creo que era algo de «Railroad») rodeado por máquinas tragaperras en el que, después de la cena, si dices que te apetecería un poco de postre, te traen un pedazo de pastel de zanahoria de seis u ocho capas, del tamaño de una calabaza. Te llevas a tu cuarto las siete octavas partes de la tarta que te han sobrado, aunque tal vez, a las seis de la mañana, para empezar el día, ya no te atraiga tanto.

Eso es lo que nos ha pasado a Dan y a mí. Hemos seguido viaje sin el pastel de zanahoria. Porque ¿cómo te sentirías si sufieras una avería de motor en medio de Death Valley y te encontraran cincuenta años después con un pedazo de tarta petrificada en la mano?

Nos hemos llevado más agua que de costumbre, por si, a causa de un aterrizaje forzoso, nos encontráramos en lo que los militares llaman «situación de supervivencia».

Hemos despegado tan pronto como nos ha autorizado el operador de base fija.

Todavía me resulta extraño ver a *Puff* y a *Jennifer*, dos criaturas salvajes, en un aeropuerto moderno y ajetreado.

Nos fuimos de allí en cuanto hemos podido. Dan llevaba consigo veinte litros de combustible en la cabina, pues en nuestro destino (el aeródromo de Furnace Creek, en Death Valley) no ofrecen gasolina.

El aire era cálido, pero se enfriaba a medida que ascendíamos, aunque no parecía que hiciera frío fuera.

Resulta que yo iba de guía en ese momento, cuando oí que Dan se comunicaba conmigo:



—¡Esto es demasiado bueno para perderselo!

Y de repente *Jennifer* se volvió loca y se puso a descender en barrena, perdiendo la altitud que tanto nos había costado ganar a cambio de esto:

Dan tendrá unas cuantas fotos esta noche, pensé.

Death Valley se encuentra unos 75 metros por debajo del nivel del mar. Ahí abajo ocurren cosas raras, cosas locas. La sombra de *Puff* escogió ese momento para volver a soltarse e ir por su cuenta una vez más. A veces se le olvida llevarse la sombra cuando vuela, o no la tiene cuando estamos listos para emprender el vuelo. Esta es la primera vez que la veo dejarnos atrás, para encaminarse a toda prisa hacia Furnace Creek, por delante de ella.

—¿*Puff*? —le pregunto—. ¿Tu sombra? ¿Sabes qué está haciendo ahora?

*Sí, ya lo sé. No puedo impedirlo. Tiene una mente propia.*

Dan no se dio cuenta. Estaba estudiando los aspectos geológicos: no hay para ello aula mejor en todo el mundo. ¿Reconoces esto de cuando estudiabas en el colegio?

Dan me explicó por radio, sin inmutarse, que si nos viéramos obligados a aterrizar ahí, en ese mundo disecado, de silicatos, no tendríamos modo de sobrevivir. La supervivencia no es asunto de un geólogo. Esas montañas no están cubiertas de arena, ¿puedes olvidarte un momento de la supervivencia y fijarte...? No están cubiertas de arena, ¡están emergiendo entre la arena!

Fue entonces, más o menos en el momento en que nos encontrábamos en medio de ese secarral sin vida y sin embargo lleno de rocas y arenas fascinantes, sobre un millón de toneladas de tierra seca, cuando mi llamado «asistente de navegación» dejó de funcionar. En lugar de mostrar un pulcro mapa en movimiento con un avioncito en mi posición, se quedó en blanco, enfadado, supongo al quedarse sin su tan preciada Electricidad cuando el dispositivo que le suministraba aquellos electrones se apagó.

Aun así, según mi mapa viejo, Furnace Creek se encontraba... ahí. Todavía fuera de mi radio de visión, pero inmediatamente más allá de esa cadena de montañas inertes que había delante. O eso esperaba yo.



A Dan, directamente, le traía sin cuidado. En aquella hora, ¿a qué persona en su sano juicio le preocuparía perderse en medio de Death Valley, a mediodía, cuando hay tantas... rocas por explorar? Fíjate en cómo las capas de sedimentos, Richard, han rotado, empujadas por Sierra Nevada, que se encuentra a cincuenta millas de aquí.

Nuestras prioridades, tan distintas, parecían responder a un guión cinematográfico: la de Dan era conocer una de las formaciones geológicas más asombrosas del planeta, un libro abierto ante sus ojos. Mi prioridad era... bien, seguir con vida.

Mi mapa de carreteras estaba roto, y como cubría todo el oeste de Estados Unidos no era demasiado preciso y no indicaba, por ejemplo, detalles como dónde estaba uno en medio de ese desierto que, a cada minuto que pasaba, aumentaba de temperatura, aunque sí dónde estaba situado Los Ángeles, o San Francisco, la ciudad de la Bahía.

Me preguntaba qué estábamos haciendo con dos hidroaviones (hidroaviones, que no se te olvide), en medio de... aquello.

En mi delirio, entre espejismos que bailaban, habría querido pulsar el botón del micrófono y decir:

—Oh, Dan, ¿es que no ves ese gran árbol verde, y esa agua que corre libre, y que nos espera a ti y a mí? Un agua fresca, un agua clara...

Pero no lo hice. Doblé el mapa y busqué con la mirada. Por ahí está el norte, o sea que Furnace Creek debe de quedar...

«*Puff* —pensé—, me pregunto por qué lo llaman Furnace Creek, y no, por ejemplo, Cool Clear Water Creek<sup>1</sup>».

Mi avión está creciendo deprisa, adquiriendo gran experiencia de sus aventuras, pero no es ni sofisticada ni sutil.

*¿Será porque hace un calor insoportable?*

Media hora después apareció una manchita de verdor frente a nosotros. ¡Vegetación!

Aparté el mapa. Por suerte no se transmiten los pensamientos al compañero de vuelo que ejerce de piloto de flanco, y que solo oye las palabras de su líder cuando este

presiona el botón de la radio.

—SeaRey —comuniqué—. Aterrizaremos en pista Uno Cinco. Pasemos a dos-dos-nueve.

—Dos —respondió Dan.

Ya conoces la jerga de la aviación: la pista Uno Cinco es el tramo para el aterrizaje que apunta en la dirección magnética de 150 grados, más o menos hacia el suroeste, que era de donde venía el viento y hacia donde queríamos aterrizar, pues siempre aterrizamos con el viento en cara, o al menos con el viento tan en cara como podemos conseguir. El comentario sobre dos-dos-nueve hacía referencia a la frecuencia de radio que tráfico aéreo usa en el aeropuerto de Furnace Creek: 122,9 megaciclos (de acuerdo, de acuerdo, megahercios, por más que sea una manera rarísima de rendir un tributo al señor Hertz).

Dan me respondió «Dos» para hacerme saber que el avión número dos (es decir, *Jennifer* y él) de nuestra formación (a la que a veces se llama «vuelo», como cuando se dice «un vuelo de dos aparatos») comprendía qué era lo que debía hacer y no hacía falta que dijera «Roger», que significa lo mismo. Podría haber dicho «Roger», pero no habría sido una respuesta tan correcta como «dos» en aquella transmisión de carácter más formal.

Tras pasar a la nueva frecuencia, presioné el botón y dije: «Guía.» Dan contestó «dos» para hacerme saber que había cambiado de frecuencia, como se le solicitaba, y que volvíamos a estar en el mismo canal de radio.

A partir de ese punto pasé a emitir para cualquier avión que pudiera encontrarse en el patrón de tráfico del aeropuerto de Furnace Creek (en medio de uno de los principales desiertos del mundo, ja, ja): «Tráfico Furnace Creek, SeaRey, Tres Cuatro Seis Papa Eco vuelo de dos SeaReys, dos millas al sureste, realizaremos un descenso a izquierdas por pista Uno Cinco Furnace Creek.»



Repitiéndome, diciendo dos veces, deliberadamente, «Furnace Creek», pues era posible que otro avión se hubiera incorporado a la frecuencia una fracción de segundo después de que hubiera iniciado mi informe de posición y no supiera en qué aeropuerto

íbamos a aterrizar ni, por tanto, si debía o no buscarnos.

Las probabilidades de que ello ocurriera eran, digamos, bajas.

Ruedas bajadas para aterrizaje, flaps bajados, bomba de refuerzo conectada... y toda la lista de comprobaciones tan familiar ya. Retiré las escotillas de la cabina para sentir el último aire puro de las alturas, eché hacia atrás la palanca para poner el motor al ralentí, y viré para aterrizar.

En ese preciso instante vi un destello negro y oí ¡PAM!: Algo había impactado contra el avión.

No tenía ni idea de qué había podido chocar contra nosotros, ni de la envergadura de los daños. Comprobé que las ruedas bajaran, para asegurarme de que no hubiera ninguna arrancada. La potencia no importa: estamos lo bastante arriba como para no necesitarla para llegar a la pista, Richard, no tienes por qué pensar en lo que ha sido ese ¡PAM!, ahora lo único que importa es este aterrizaje, ya lo tienes.

Ni un solo grito, ni una sola palabra de *Puff*.

Si esto fuera la película *Top Gun*, el guión habría exigido que accionara la radio y pidiera ayuda a gritos, que es una de las cosas más inútiles que puede hacer un piloto, pero que entusiasma a los guionistas. Afortunadamente, yo no salgo en *Top Gun*, yo estoy aterrizando en Furnace Creek, la pista está despejada delante de mí, ahí abajo. Tú pilota el avión, deja que planee suavemente, toca tierra suavemente con la rueda de cola primero...

Un chirrido breve de ruedas, y *Puff* rodaba ya recto, siguiendo las líneas centrales de la pista. No sabía qué nos había golpeado, pero no había afectado el tren de aterrizaje.

Rodamos por la pista y apagamos los motores. Abandoné la cabina e inspeccioné a *Puff* en busca de evidencias del impacto. Pero no había ni una, ni un solo rasguño en ninguna parte.

¿Qué estaba ocurriendo? Aquello me desconcertaba, y saqué una galleta de la bolsa de galletas para comérmela mientras rumiaba sobre el misterio.

Había algo distinto en la cabina. Al principio no le hice caso... ¿Qué podía haber cambiado en la cabina en la que llevaba sentado las últimas dos semanas?

Mi traje de esquí. Eso era lo que había cambiado. Mi mono de nieve negro no se encontraba en su sitio.

Yo lo había metido en el espacio destinado al equipaje, tras el asiento derecho, y ahora ya no estaba.

Al abrir las escotillas para dejar que entrara el aire fresco, al virar durante el descenso para aterrizar... mi traje de esquí vio la ocasión en la súbita ráfaga de viento que se ha colado y, en su anhelo de una vida sin frío, ha escapado. Eso había sido el destello oscuro que vi, y el ¡PAM! lo había causado el propulsor al encontrarse con la tela, con una manga o una pernera, en el momento en que ese saco de dormir con mi forma salía disparado del avión.

Dan no estaba lejos, y vertía el contenido de sus dos bidones de gasolina en el depósito de *Jennifer*.

Me acerqué a él, meneando la cabeza.

—Dan, no te vas a creer lo que me ha ocurrido.

—¿Qué te ha ocurrido?

Mi piloto de flanco y profesor de geología estaba dispuesto a oír de mí cualquier cosa. Como Richard está vivo, y *Puff* en buen estado, no podía tratarse de nada serio. ¿Irá a decirme que ha visto una elevación metamórfica?, pensaría él. ¿Una ecoclina cubierta en su mayor parte por arena?

—¡Mi traje de esquí! Viraba en base para pasar a final y el viento... ¡me lo ha arrancado de la cabina!

—¿Y ha impactado...? ¿*Puff* está bien?

Cuando terminó de repostar, nos acercamos hasta mi avión.

—Parece que sí —dije yo.

—Tal vez. Mira ahí. La punta de propulsor.

Y ahí estaba, el extremo de la punta de un aspa, un desgaste de medio centímetro. Todavía tenía pegado un solitario hilo negro.

¿Habría alguien observando desde tierra, paseando con su nieta? ¿Qué habrían dicho?

«Mira, Charlotte, por ahí va una avioneta preciosa, y está a punto de aterrizar. No se ven muchos aterrizajes por aquí, ¿verdad? De dónde vendrá, adónde se dirá... ¡Eh! ¡El piloto acaba de caerse! ¡No mires! ¡El pobre va a caer sobre los cactus, y la avioneta está aterrizando sola!»

Las apariencias: a veces son extrañas, y siempre nos confunden. Ni se te ocurra darlas por ciertas, querido observador.

Si por lo que sea te interesa disponer de un traje de esquí gratis, te está esperando; solo le falta un hilo. Está en alguna parte del tramo base de la aproximación a la pista Uno Cinco del aeropuerto de Furnace Creek, en Death Valley, California, Estados Unidos.

He decidido enfrentarme como pueda a los días gélidos que se avecinan y dejarte el traje a ti, para que lo encuentres la próxima vez que visites Death Valley. Dan y yo seguimos hasta Bishop, que se encuentra apenas una hora al noroeste.

Todavía debíamos sobrevolar algunas cadenas de montañas bastante altas, por lo que hacíamos lo que podíamos por ganar la mayor altura posible, aprovechando las térmicas a veces, refrescando la memoria sobre lo que en otro tiempo había aprendido sobre ascensos. Bien, en realidad, el que hacía esfuerzos por ascender era yo; Dan se dedicaba a disfrutar de las formaciones geológicas.

—Junto a esa duna de arena, ahí abajo, en un ángulo de nueve en punto, ¿ves esa carretera? Si quieres realizar un aterrizaje fuera de pista...

—Yo, concretamente, intento ganar altura —respondí—. Ahora mismo prefiero no perder la que ya he alcanzado para aterrizar en una carretera.

—Roger.

Con ello quería decir: «Ah, claro, Richard, ahora resulta que volar es un trabajo como otro cualquiera, ¿no? Y tú decides renunciar a la posibilidad de ver una duna de arena solo porque quieres ganar un poco más de altitud y sobrevolar unas montañas que sabes que vamos a sobrevolar en cualquier caso, de un modo u otro. ¡Me das lástima!»

Pero para mí no era momento de jugar. Si el viento sopla del sureste, entonces habrá

corrientes ascendentes en la ladera sureste de la cadena montañosa, y corrientes descendentes en la ladera noroeste. Ni se te ocurra volar sobre la ladera noroeste. Coge esa térmica, coge... Y planea ahora hasta la ladera sureste de los picos.

Entonces, una vez dejamos atrás las cumbres, apareció un rectángulo amplio, verde de árboles, a menos de diez millas: era Bishop, California.

Con cautela me abrí paso entre el grupo de picos de menor altura que se extendía abajo, esperando que, en cualquier momento, si volaba más deprisa de la cuenta, me encontraría con las corrientes descendentes. Perder las térmicas ascendentes, o entrar en corrientes descendentes cuando uno está en terreno montañoso, no es precisamente divertido.

Cuando ya tenía el aeropuerto controlado... es decir, cuando ya podría haber aterrizado aunque las ruedas se me hubieran caído y el motor se hubiera detenido, me dirigí deliberadamente hacia donde sabía que encontraría corrientes descendentes en la ladera noroeste, cerca de las montañas que habíamos dejado atrás. Quería poner a prueba mis conocimientos, comprobar si estaba en lo cierto.

Y no, no lo estaba: no había corrientes descendentes en la cara norte de las montañas. Ni descendentes, ni ascendentes, ni corrientes de ninguna clase.

Todos mis temores de vernos arrastrados hacia abajo habían sido por nada. ¿Soy igual de cauto con mi vida, me pregunté, me preocupo por corrientes descendentes que nunca llegan, piloto sobre mis posibilidades con un exceso de prevención? Que casi nunca llegan.

Es curioso constatar hasta qué punto las metáforas que escogemos sobre profesiones y vocaciones sirven para plantear preguntas muy pertinentes sobre nuestro modo de vida.

¿Estoy viviendo con un exceso de cautela? ¿Cambiaría, si pudiera?

Puedo cambiar. Debo pensar en ello. Tal vez me haga falta una moto.

Tan pronto como he escrito estas palabras en mi habitación, he salido al vestíbulo del hotel y me he encontrado a dos motoristas vestidos con ropa de cuero que en ese momento se registraban en recepción.

Qué raro que ellos también viajaran por todo el país en sus Harleys, igual que Dan y yo lo cruzamos en nuestros SeaReys.

Les he pedido si podía tomarles una foto, y cuando se iban a sus habitaciones y yo ya me dirigía a la mía, eché un último vistazo a la máquina de uno de ellos. Y encontré esto pintado en el guardabarros trasero:

¿Puede explicarme alguien qué está pasando en este viaje?

## Despegue y libertad encontrad

Todos los días, desde que Dan y yo viajamos de punta a punta del continente, empiezan así: los dos SeaReys aparcados uno al lado del otro, el guía mirando al segundo, que ya está sentado en silencio en su cabina. El segundo asiente con la cabeza: estoy a punto para encender los motores. El guía asiente con la cabeza: de acuerdo, y le da al interruptor que enciende el motor. En ese mismo instante, el segundo pone en marcha el suyo. Se oye el ronroneo suave, simultáneo, de los propulsores en la pista: la jornada ha empezado.

Casi nunca hay un destino que debamos alcanzar, un rumbo y altitud que debamos seguir, una pauta que indique quién será guía y quién segundo hoy, si Dan o Richard. Lo que ocurre es que por lo general nos ponemos de acuerdo sobre una dirección aproximada hacia la que volaremos, y sobre que tomaremos tierra, tal vez, en algún lugar que nos resulte atractivo, y que aterrizaremos alguna que otra vez para repostar.

El vuelo de hoy lo acordamos ayer: nuestro safari-sueño de geólogo-aventura ligera de punta a punta del país debía incluir una visita al lago Mono, lleno a rebosar de maravillas naturales tales como la toba y la lava y las artemias, y después ya se vería, con tal de que siguiéramos rumbo al norte.

Dan va a ser el guía, porque él es quien lleva la cámara (yo lo soy cuando *Puff* acepta que le tomen primeros planos, y él lleva a *Jennifer* en la posición que mejor le convenga para tomar las fotografías que quiere). Desde Bishop no va a haber fotos, sino un largo ascenso para ganar altura, ya que el lago Mono está rodeado de tierras altas, así que Dan irá de guía en nuestra formación.



Mientras él nos guía, el cielo va oscureciéndose a medida que ascendemos, y *Puff* tiene ocasión de establecer su récord de altura por encima de los diez mil pies.

Piensa enmarcarlo en la pared de su hangar, junto a su otro récord, 75 metros por debajo del nivel del mar, que batió ayer durante la excursión a Death Valley.

Las diferencias en la velocidad de vuelo tienen algo que ver con la densidad del aire, pero eso es algo que tú tendrás que explorar por tu cuenta cuando te saques la licencia de piloto privado.

*Puff* se mantenía a más altitud, y observaba a Dan y a *Jennifer* jugando ahí abajo, entre torres de toba, de la que yo no había oído hablar en mi vida, y por las que el lago Mono es famoso para el resto de gente.

Dan estaba ahí arriba, en su Cielo del Geólogo (¿quién más usa su avión para estudiar piedras? Cuando le comenté, ingenuo, que debía de llevar ya mil fotos tomadas de rocas y de *Puff*, él me miró condescendiente: «¿Mil?» Como no quería sentirme más excluido todavía, no le pregunté cuántas. Supongo que habrá sacado unas cincuenta mil fotos del viaje para su libro, que debería titularse: *Geología viva de Jennifer: manual para avionetas anfibias*. Tal vez ese no acabe siendo el título, pero estoy más que dispuesto a dejarme sorprender por las fotos.

Dan, claro está, tenía que amarar en la superficie de ese lago tan extraño, rozarlo apenas y emprender de nuevo el vuelo. Si se hubiera detenido sobre el agua, a esa altitud, tal vez *Jennifer* no hubiera podido volver a levantar el vuelo hasta que el aire se hubiera enfriado mucho más.

Por cierto, este es el color real del agua en el punto en que se ha posado en ella. Yo me he limitado a sacar mi teléfono móvil por la ventanilla y tomar la foto.

Tras un rato, Dan llamó a *Puff* para que bajara a tomarse sus fotografías glamurosas en esa tierra extraña que es el lago Mono.



*No me hagas tocar el agua, por favor.*

Volar en ese lugar genera una sensación extraña. Cuando digo extraña quiero decir terrorífica, rara, tétrica. Según me ha explicado Dan, en el lago no hay peces, sino millones de artemias, que son la cena de las gaviotas. Y se supone que el lago Mono suministra agua a la ciudad de los ángeles. Mmm.

Volamos alrededor de la chimenea volcánica, o como se llame, desde donde la lava había caído en bloques. Todavía no he tenido la ocasión de descolocar a Dan preguntándole cómo es posible que la tierra cree rocas como esas, pero supongo que esos

bloques de lava deben de provenir de terremotos, y supongo que de unos terremotos de una magnitud jamás presenciada por ningún ser humano.

No he tenido nunca más que un interés pasajero por la geología, pero este vuelo en compañía de un hombre que siente tal pasión por ella me tiene fascinado.

Hasta ahora yo concebía las piedras como... bueno, como piedras: duras, inflexibles. Toc-toc. Pero no. Dan me cuenta que, si se vieran en un noticiario de millones de años, o si se observara lo que hay debajo de su capa externa, se sabría que las rocas son líquidas, plásticas, que se curvan, que se doblan, que sueltan burbujas. Vista desde arriba, se contempla una tierra sólida que se ondula, alejándose, como el agua de unas placas que entrechocan, salpicando montañas en todas direcciones. Sí, me pongo a la cola para leer el libro de *Jennifer*.

Cuando nuestra sesión de fotos terminó, la tierra ya empezaba a calentarse, y fingimos ser ultraligeros en busca de una térmica para salir de la inmensa soperá que acoge el lago. Sin ayuda, a esa altitud y con esa temperatura, un SeaRey es capaz de ascender varios centenares de pies por minuto... Ya se acerca a lo que se conoce como su «techo de vuelo», que es lo más alto a lo que puede llegar sin ayuda. Pero hoy hemos averiguado que, con la ayuda de las columnas de aire ascendente, un SeaRey puede ascender más de mil pies por minuto. Y también puede perder altitud con la misma rapidez si las corrientes son descendentes. Así que lo que hemos hecho hoy ha sido bailar, cambiar de pareja con las columnas de aire, hasta que, de ese modo, hemos llegado al límite de las tierras bajas.

Relativamente más bajas. Hemos llegado al lago Walker tras media hora de vuelo por un aire turbulento. La altitud de densidad era de 6.000 pies, y nos comunicábamos por nuestro canal de radio privado.

—La elevación es de 4.000 pies, Dan, pero la densidad es de 6.000. No hay viento, o es flojo. ¿Podremos despegar de nuevo si amaramos?

—No lo sé. Probémoslo. Yo lo probaré primero y veré si *Jennifer* puede.

—Si no puede, nosotros amararemos también, acamparemos y pasaremos ahí la noche. ¿Y mañana despegamos cuando el aire sea fresco?

—Suená bien.

—En ese caso yo descenderé primero. A ver si a *Puff* le gustan las alturas del oeste.

—Adelante.

—Ahí vamos, *Puff*—le dije—. Vamos a darnos un bañito.

Ella se mostró encantada con la aventura, segura de poder despegar de nuevo. Le parece un lago bonito.

Estoy de acuerdo con eso. El lago Walker carece por completo de ese aspecto vampírico y fantasmagórico del lago Mono. El agua es de un azul verdoso, resplandeciente, clarísima.

—Ruedas levantadas para el amaraje.

Comprobé la posición de las ruedas por enésima vez, reduje la velocidad de *Puff* a sesenta millas por hora, bajé los flaps, conecté la bomba de refuerzo, e inicié un viraje en descenso para situarme con el viento en cara. En pocos segundos las ondulaciones del agua casi nos rozaban, y un instante después oí el tenue silbido de la quilla de *Puff* al

rozar el agua. Se deslizó con elegancia hasta detenerse, flotando, sosegada y dulce, mientras *Jennifer* se acercaba, a punto de posarse también sobre el lago.

«Y ahora, mi Puff —pensé—, veamos si puedes despegar de nuevo.»

*Eso está chupado.*

Adelanté la palanca para darle potencia de despegue y, sin embargo, durante unos segundos, *Puff* no reaccionó, como si le desconcertara comprobar lo ligero que es aquí el aire. Después sí se movió, pero en vez de saltar sobre el agua, avanzaba surcándola.

Eché la palanca del todo hacia delante, un truco que Dan me había sugerido para despegues a gran altitud y, en efecto, *Puff* se mostró más ligera, ganó velocidad y empezó a salpicar agua a ambos lados. Entonces pareció que meneaba la cabeza y se tomaba el proyecto en serio. A continuación dejó de surcar el agua y empezó a rozar apenas su superficie, y quedó claro que levantaría el vuelo. Fue un despegue largo para ella, pero finalmente las olas ya apenas le tocaban la quilla, y un momento después estábamos en el aire.

—¡Buena chica, *Puff*! —dije en voz alta, creo, porque cuando vuelo solo con ella no estoy seguro de si le hablo o solo le dirijo la palabra con el pensamiento. A *Puff* le da igual. En ese momento estaba contenta consigo misma, por haber tenido la ocasión de demostrarle a *Jennifer* cómo se hace. Y noté que su hermana mayor se daba cuenta: «¡Bien hecho, *Puff*!»

—Ruedas levantadas para el amaraje —anunció Dan, y mientras nosotros ascendíamos y virábamos, *Jennifer* y él descendían. Qué hermoso es ver, desde el cielo, amarar a su pequeño SeaRey.

*Puff* y yo volvimos a amarar, cerca de *Jennifer*, que ya navegaba hacia la orilla. Nosotros también nos dirigimos hacia ella, y mientras lo hacíamos me fijé en que, a través del agua transparente, se distinguía claramente el fondo, a unos dos metros. Era de arena, con fragmentos de piedra arenisca esparcidos (aunque Dan me informó luego de que no era arenisca, sino caliche). El agua se iba haciendo menos profunda, y más clara. Vi que *Jennifer*, que iba delante, se había detenido, y que había apagado el motor a unos treinta metros de la orilla.

Un segundo después noté el primer golpe de la quilla de *Puff* al tocar el fondo, seguido de otro. Nos encontrábamos más lejos de la orilla que *Jennifer*, pero *Puff*, ladeándose, se detuvo y dijo que hasta ahí llegaba.

—Gracias, pequeña *Cata*.

Y, sin darle tiempo a protestar, a declarar que la pequeña era *Jennifer*, le apagué el motor.

El silencio era absoluto, salvo por las ondas que lamían el casco de *Puff*. Al desabrocharme el arnés del hombro y quitarme los auriculares, vi que Dan había salido de su cabina y vadeaba hacia la orilla. Se movía torpemente, como si se hundiera en el barro a cada paso.

Instantes después constaté que eso era precisamente lo que le ocurría, pues yo también me hundía unos quince centímetros en aquel suelo espeso cada pocos pasos. Podía sacar los pies pero no las botas de agua, que quedaban enterradas en él. Finalmente las

encontré, tiré de ellas y llegué como pude a la ribera.



Me quedé allí, de pie, observando el gran lago vacío y nuestros dos aviones.

Nosotros cuatro éramos los únicos seres vivos en muchas millas a la redonda.

Dan y yo contemplábamos la vista. Nos miramos y nos echamos a reír. Ya nos habíamos puesto a reír así en otras situaciones idénticas: ¿somos los únicos locos en todo el mundo capaces de llegar hasta aquí, en medio de la nada? ¿No hay ni un alma en cinco mil kilómetros a la redonda?

La respuesta es sí.

Además de gracioso, la sensación era de libertad. No contábamos con el permiso de nadie, solo con el nuestro, y no lo necesitábamos, para ir en busca de lo que a los dos más nos gustaba hacer con nuestra vida, que en ese momento era estar en esa playa, lejos de todo ser humano.

Allí no había huellas de pisadas, ni roderas, ni nada que no fuéramos los cuatro amigos iluminados por el sol, mientras un agua clara y fresca se ondulaba como un mineral veloz y transparente a nuestro alrededor.

Y por aquella libertad nos reíamos. Cuánto estudio y trabajo y dinero y esfuerzo amoroso nos había hecho falta, cuánta prioridad habíamos tenido que dar a esas avionetas, a practicar nuestras aptitudes para el vuelo... y ahora estábamos ahí, libres en la orilla de ese lago del desierto, que podría haber sido cualquier orilla de cualquier lago de cualquier parte del mundo, de haber escogido nosotros estar en ella.

Para entonces yo había pasado más de cien horas en la pequeña cabina de *Puff*, volando; habíamos realizado más de un centenar de amarajes. Nos habíamos asustado algunas veces, nos habíamos reído solos en el cielo y ahora en compañía de un amigo que había tomado las mismas decisiones, que había sacrificado otras posibilidades para que aquella se hiciera realidad. Sin golf, sin bolos, sin eventos deportivos, sin beber ni jugar a cartas con los colegas los sábados por la noche. Renunciar a todo. Para estar donde estábamos. Ahora.

Y, en cierto modo, eso es tan gracioso que uno se echa a reír escandalosamente, por la alegría que causa.

Desde el lago Walker había media hora hasta otro lago de Nevada en el que, ahí sí, había otras personas, puntitos en la playa, unas pocas barcas en el agua, que de todos modos no se veían cuando nosotros amaramos.

Decidimos parar en Carson City, acostamos a nuestros aviones en el aeropuerto y un

piloto local que regresaba a su casa se ofreció a llevarnos, invitación que aceptamos.

Ahora son las dos de la madrugada. La habitación está en silencio, pero yo sigo riéndome.

## «Solo» cien millas, pero menudas cien millas

La previsión meteorológica no era maravillosa: vientos de 25 nudos en la parte norte de nuestro trayecto. Esos vientos, sobre un terreno montañoso, no iban a resultarnos precisamente divertidos, aunque no debemos olvidar el viejo dicho del piloto: no canceles nunca un vuelo por una previsión meteorológica.

Lo prudente era despegar y ver qué tal iba, y aterrizar si se veía que las cosas no pintaban bien. Eso es lo que hemos hecho. Dan y *Jennifer* iban de guías en la ruta entre Carson City y Reno, Nevada.

Yo he vivido en Reno, una ciudad tranquila, bonita. Si lo que te gustan son las luces de colores, también hay de eso.

Éramos dos exploradores surgidos de otro tiempo atravesando un espacio aéreo de clase C de alta tecnología, pero, vaya, ¿para qué sirven las radios?

Hacia las diez de la mañana, el aire sereno empezó a dejar paso a algunas corrientes térmicas que nos hicieron botar un poco y que nos decían: «Esperad hasta la tarde.» Unas exageradas, las térmicas. Que venga la tarde, y tendrá suerte si nos encuentra.

Fuera del alcance del radar del controlador, *Puff* y yo pasamos a ir de guías, calculamos la carga de combustible y la distancia, valoramos con qué condiciones atmosféricas podemos encontrarnos, si algún fenómeno podría ser lo suficientemente importante como para ponernos las cosas difíciles, como por ejemplo alguna tormenta eléctrica, algún viento fuerte. ¿Qué opciones tendría entonces? No, no me gustaban. Preferí desviarme hacia Susanville.

—¿Qué te parece Susanville? —le pregunto a Dan por radio.

—De acuerdo.

Él también ha estado realizando algunos cálculos por su cuenta.

Como Susanville no estaba a más de sesenta millas de donde nos encontrábamos, *Puff* descendió hacia el lago Pyramid, una piedra preciosa resplandeciente, líquida, posada sobre un páramo, y que es un imán para los hidroaviones.

—¿Te apetece amarar? —El agua era turquesa líquida; la orilla, rocosa.

—Yo voy de segundo —respondió Dan, devolviendo la decisión a mi tejado.

—Ruedas levantadas para el amaraje...

El agua, después de tanto desierto, estaba tan deliciosamente... mojada...

Con el viento en calma, el agua plana, qué placer era sentir a *Puff* chapotear felizmente en su descenso, salpicar en todas direcciones diamantes en los que el sol centellea, arrojar gotas sobre la cabina, sobre mí... Me pasé la lengua por los labios para atraparlas.

Deliciosas: el agua es tan limpia que flotamos sobre una transparencia.

Después volvimos a despegar, rumbo a la parte más remota, en la que divisamos lo que parecían islas pero que no lo eran. Volamos bajo al pasar sobre ellas, y Dan se comunicó conmigo:

—¡Una tienda! ¿Ves la tienda?

Me pregunté por qué mi segundo, normalmente tan callado, mostraba tal entusiasmo ante la visión del refugio de un excursionista. Alguien que quiere estar solo.

—Haz un noventa-dos setenta —me indicó—. ¡Mira eso!

¿Qué clase de segundo da órdenes a su guía? Y entonces caí en la cuenta de que no es un segundo. Es un geólogo. Dan había encontrado algo científicamente relevante sobre la superficie.

Un giro de 90 en una dirección, seguido de otro de 270 grados en la otra te lleva a colocarte exactamente en la dirección opuesta respecto al punto en que has iniciado la maniobra, y nosotros nos encontrábamos exactamente sobre algo muy grande.

Hice lo que me indicaba, y allí, surgiendo de la tierra, un penacho de vapor se elevaba a unos diez metros de altura. No era una tienda de campaña, sino una chimenea volcánica.

*Jennifer* amaró enseguida, y *Puff* y yo viramos para ir tras ella. Ruedas levantadas para el amaraje. Flaps, bomba de refuerzo. ¿Qué habría encontrado Dan?

Un minuto después la proa de *Puff* ya rozaba la arena del fondo, y se detuvo en un agua clara como el aire.

¿Cómo puede ser este un lugar tan aislado?, pensé. ¿Por qué no hay hoteles aquí, sombrillas de colores salpicando la playa?

La razón era que en nuestro planeta hay muchos lugares que siguen siendo desconocidos para la civilización.

Caminamos sobre la hierba en dirección a la chimenea volcánica, que sonaba como una locomotora a vapor detenida en una estación, lista para ponerse en marcha. Lo que veíamos no era un géiser periódico, sino una erupción continua, un chorro de vapor y salpicaduras constantes que silbaban y borboteaban, un agua hirviente y escandalosa que parecía brotar de una manguera de bomberos.

«Y hace todo esto sin que nadie lo vea», pensé. Aunque nosotros habíamos venido a ocupar ese vacío durante media hora, y yo no podía estar seguro de que siguiera haciéndolo una vez que nos fuéramos. Le pregunté a Dan si el agua del géiser, que corría formando un arroyo hasta el lago, era potable.

—Contiene sales disueltas.

—Pero ¿se puede beber?

—Si te gusta el sabor a sulfuro.

Se estaban formando tormentas, por lo que tras tomar varios cientos de fotos, proseguimos nuestra ruta. Aterrizamos en Susanville antes de que descargara, y atamos y cubrimos los aviones con sus fundas.



Qué fascinante, me dije, que hayamos vivido todas estas aventuras y que nada nos haya lastimado, que nada nos haya mostrado el Lado Oscuro de la Fuerza.

Algo contestó por mí: «Tú no crees en lado oscuro de la fuerza.» En ese momento, mientras pagaba por el combustible en la oficina del aeropuerto de Susanville, lejos, lo más lejos del mar que podía encontrarme, alcé la vista y me fijé en algo que había sobre la puerta por la que acababa de entrar. Y esto es lo que vi:

No era la abuela *Cata*, sino su madre, un avión anfíbio Douglas Dolphin, que bajaba la vista para mirarnos a Dan y a mí.

Abiré un interrogante, que no cerraré: ¿Qué probabilidades había de que, sobre esa puerta...?

A ti te corresponde cerrarlo.

## Decir y hacer

**H**ay una diferencia entre las dos acciones. A veces lo olvidamos, y hace falta que nos lo recuerden un poco.

Creo que *Puff* se ha contagiado de uno de mis rasgos. Es fácil decir cosas, prometer cosas, y después todo son prisas a la hora de cumplirlas. Yo fijo una cita, acuerdo reunirme con alguien, y cuando llega el momento de acudir a ella me lamento: «¿Por qué acepté ese encuentro? ¡Prefiero estar solo que cumplir mi promesa!»

*Puff* no es como yo. Ella no se lamenta. Sin embargo, hoy, la he impresionado. Volar cinco horas sobre Ningún Sitio donde Aterrizar implica trabajar duro cuando las cosas se ponen feas.

Es una avioneta tan dotada que ni se inmuta cuando yo insisto en que puede aterrizar en cualquier parte; es lo que se conoce como un avión con capacidad STOL (es decir, con capacidad de aterrizaje y despegue en pistas cortas), ya sea en tierra o en agua. *Puff* es fiable como un helicóptero pero sin todos esos muelles y aspas y esas cosas que dan vueltas ahí arriba.

Yo he sido su piloto por todo el país. ¿Dónde vamos a aterrizar si el motor falla ahora? Y a lo largo de casi todo el camino ha habido respuesta: ahí hay un río, ahí hay un lago, aquí una carretera, aquí una franja de arena, esa es una zona plana en el desierto, basta con que tenga sesenta metros de largo.

Hoy habría dado igual que fuera un helicóptero. Hoy han sido horas y más horas sobrevolando árboles por todas partes. Si hoy pierdes un motor de tu helicóptero, caerás sobre los árboles, sin muchas garantías de salir por tu propio pie de ese aterrizaje, por bueno que sea el helicóptero, por bueno que sea el avión, por buen piloto que seas.

Y, peor aún para Dan y para *Jennifer*, yo iba de guía hoy. Su obligación era ir donde yo decidiera, donde *Puff* volara. Si yo decido volar sobre árboles y el motor de *Jennifer* falla, será Dan quien acabará descendiendo sobre ellos, y yo me dedicaré a sobrevolarlos inútilmente, en círculos, viéndolos caer en un agitado mar de abetos.

Podría haber optado por mantenerme por encima de carreteras durante todo el trayecto, pero no lo he hecho.

Desde Susanville, levantamos ruedas a las cero-siete-tres-cero, que es como lo decíamos en las Fuerzas Aéreas, pues suena más decidido y directo que «las siete y media de la mañana».

Desde el principio nos encontramos con el bosque, ya que Susanville marca la frontera entre bosque y desierto en esta zona del norte de California. Se trata de un bosque de

verdad, implacable, podría decirse.



Los claros que nos encontrábamos, de vez en cuando, eran en pronunciadas pendientes taladas en las que se distinguían tocones y caminos cubiertos de restos de madera (que, para los leñadores, son los miembros de los troncos que dejan en tierra), campos de trampas antitanque salpicando una cabeza de playa en pleno bosque.

Si alguna lección he aprendido a lo largo de mis días, es esta: *La libertad es un delicado juego de la vida y la muerte.*

Ahí abajo, ni un solo sitio para aterrizar.

Pensé que la libertad no se nos concede, sino que nosotros nos la tomamos siempre que queremos. Si aceptamos la libertad y su promesa de delicioso éxito, aceptamos también su brillante sombra: la posibilidad de un fracaso espectacular.

Segundo a segundo, minuto a minuto, hora a hora, el motor de *Puff* gira a cinco mil revoluciones por minuto, trescientas mil revoluciones en una hora, un millón y medio de revoluciones contando solo el vuelo de hoy, y en los últimos dieciséis días, exceptuando Plainville, hemos volado todos los días.

Cuando hago girar el propulsor manualmente todas las mañanas y giran tres aspas, eso equivale a una revolución y media del motor. Si hago girar doce aspas, son seis revoluciones, y ya lo noto; gasto energía.

El motor de *Puff* cuenta con un fuego que lo alimenta y le ayuda a girar, pero aun así son muchas revoluciones cuando la vida del aparato y la del ser humano que va en él dependen de esos giros.

Este pequeño hidroavión está construido para la libertad. Atado a tierra, cautivo, no está ni siquiera vivo.

Noté que sonreía.

*¿Lo estás tú?*

Dos horas sobre el bosque, los morros apuntando hacia el oeste. Sierra Nevada, gradualmente, iba quedando atrás. Parecía resistirse a dejarnos marchar. Antes habíamos ascendido hasta los 8.000 pies para atravesar las montañas, aunque habríamos deseado que fueran 10.000. Y ahora la tierra quedaba muy abajo cerca de Redding, California. Volábamos muy alto. Suspiré de alivio, no solo porque la peor parte de las montañas ya

había quedado atrás, sino porque... ¡había agua más adelante! El pantano situado al norte de Redding se ha ido llenando lentamente a lo largo de los años. La última vez que lo sobrevolé había casi veinte metros de tierra desnuda sobresaliendo del agua, pero hoy está a rebosar.

—Ruedas levantadas para el amaraje —anuncio.

—Dos.

*Puff* y *Jennifer* descendieron describiendo un arco amplio hasta un campo líquido y perfecto que se extendía generoso ante nosotros. Alrededor del agua, al amarar, vimos alzarse pronunciadas laderas cubiertas de pinos. Convertidos en lanchas rápidas y alegres, mantuvimos la media potencia mientras navegábamos una milla por la superficie, y las estelas blancas creaban obras de arte a nuestro paso.

Refrescada por el salpicon de un alma acuática a un alma aérea, *Puff* ya estaba lista para emprender de nuevo el vuelo.

Un movimiento de muñeca, las palancas adelantadas unos pocos centímetros, y los dos hidroaviones se despegaron del agua y ascendieron, alejándose del planeta. Ascendieron y viraron a la sombra del helado monte Shasta.

Yo había pensado en rodear la montaña, en saludarla de mañana, pero cuanto más nos acercábamos a ella, más me daba cuenta de que, probablemente, ese saludo no iba a producirse hoy, porque la cima de la montaña se alzaba muy por encima de la altitud máxima que nosotros podíamos alcanzar. Al monte Shasta le faltan escasos metros para ser la cumbre más alta del país. A nuestros ocho mil pies, rodear de una sola vez aquel gigante suponía agregar cincuenta millas a nuestro viaje.

De modo que pasamos de largo. Nosotros, del tamaño de polillas, planeando, imbuidos de respeto por ese lugar... En el silencio de esas alturas y esas nieves, uno habla en susurros.

En otro tiempo, yo viví también en esa zona del país, al sur de Medford, Oregón, así que durante los minutos que pasamos volando por allí me entregué al recuerdo. Pero después el recuerdo me falló, porque todo el paisaje volvía a ser nuevo, árboles sin fin ante nosotros.

*Puff* seguía ronroneando, ni un solo salto en su motor. Desde que nos conocemos no ha habido ni uno solo.

Qué alma tan bella la tuya, pensé. Qué cerca está tu espíritu del mío. Ni un solo segundo de esta aventura, de este descubrimiento de la vida, radiante y pleno, habría sido posible sin ti.

Noté que su vida se revolvía suavemente.

*Ni sin ti.*

Este es un minuto que no olvidaré nunca.

Aquella última llanura, vasta como el horizonte, de árboles serenos, apaciguados como si los vientos de la tierra hubieran dejado de soplar, el terreno haciéndose más suave, más dulce bajo nuestros pies cerca de Bandon, Oregón.

Mucho más adelante, el horizonte ya no se ondulaba ni se agitaba. El horizonte era una línea recta y continua, y era azul.

A mí esto ya me ha ocurrido antes, pensé, pero ¿qué sentirá *Puff*? A lo largo de toda su vida, volar hacia el este la llevaba hasta el mar. Ahora el mar estaba al oeste. En cuestión de minutos, por primerísima vez, habría volado de costa a costa.

Sentía una dicha callada en ella, una fascinación por el mar que la rodeaba, por supuesto, pero que era más un alivio feliz por haber mantenido su palabra. Había hecho lo que había prometido hacer, nos había llevado sanos y salvos hasta la otra punta del continente.

Accioné los controles y empecé a virar para cambiar de rumbo y descender.

*Espera.*

Esperé un rato, por razones que no me ha explicado. Ella miraba hacia el oeste.

Parte de la tierra y parte del mar es *Puff*. Parte de los dos eres tú y soy yo. Hemos escogido un patio lo bastante grande como para que sea escenario de nuestras lecciones y aventuras como mortales, de nuestros delicados juegos de vida y muerte.



## Costear

**A** la costa de Oregón vas cuando estás cansado, muy cansado de navegar. Para ir al sur, dicen, mantén la mitad azul del mundo a tu derecha. Sin embargo, para ir al norte... Ese era el problema que debía resolver esta mañana, y lo que voy a intentar es lo siguiente: planeo mantener la mitad azul a mi izquierda, y a ver qué pasa.

(Han transcurrido algunas horas.)

Antes, al escribir las palabras «Planeo...», he sentido algo raro, como si volvieran a recordarme una vez más eso de los mejores planes de ratones y hombres, y lo de que «se echan a perder».

No había ningún problema esta mañana, salvo que los vientos eran de 25 nudos con rachas de 33 unas millas más al norte, y que nos soplarían directamente en cara, y que según las previsiones se reforzarían a medida que subieran las temperaturas. Nuestra velocidad respecto al suelo sería de unas 30 millas por hora. Dan los describe como «vientos propicios de cara», porque hacen que el tiempo de vuelo se incremente mucho más que si fueran de cola.

Llegamos al aeropuerto, nos preparamos para volar, y antes incluso de llegar a la parte de la Inspección del Sector de Cola de mi lista de comprobación, Dan me dijo:

—Parece que tienes una rueda pinchada.

Me fijé y constaté que, en efecto, la rueda de cola estaba toda estrujada contra el suelo, y me vino a la mente una vez más la curiosa advertencia sobre los planes que hacen los seres humanos.

No podíamos arreglar la rueda en Bandon. Sí encontramos una de cortadora de césped en la ferretería, que encajaba perfectamente en la rueda de cola de *Puff*. Cuando hemos terminado, era casi mediodía, y el viento había arreciado bastante... El indicador de velocidad de vuelo de *Puff* subió de golpe hasta las 29 millas por hora en cuanto se plantó sobre el suelo, incluso antes de que le encendiera el motor.

Tan pronto como lo hice, ella me dejó claro que no estaba a favor de llevar una rueda de cortadora de césped a modo de rueda de cola.

¡Es una emergencia, *Puff*! Te repararemos la rueda durante la siguiente parada, te lo prometo. Esta rueda solo tiene que durarte un vuelo.

*Me siento ridícula.*

Te lo prometo... En el siguiente aeropuerto.

Ahora ya se toma en serio mis promesas. No lo he comentado antes, pero durante el

último vuelo tenía un poco bajo el nivel de aceite, y le dije que le echaría un poco más antes de despegar de nuevo. Al comprobarlo hoy constaté que el nivel estaba todavía más bajo, aunque aún se encontraba dentro de los límites permisibles. Habría preferido no tener que echar el aceite con vientos de veinte millas por hora, haciendo equilibrios en la parte trasera del fuselaje para llegar al motor, pero se lo había prometido. Sí, las ráfagas hicieron que el aceite se esparciera por todas partes, al principio, y lo sequé casi todo después. Bueno, al menos un poco.

*Puff* se dio cuenta de que le había puesto aceite nuevo al encenderse el motor. Después del comentario sobre la rueda, no dijo nada más, segura de que cumpliría con mi palabra.

Yo volvía a ir de guía, por lo que decidí que si nuestra velocidad con respecto al suelo descendía hasta quedar reducida a la nada, pondría rumbo al centro de Oregón, donde estaba previsto que los vientos no fueran tan huracanados.

«Con la mitad azul a nuestra izquierda, con la mitad azul a nuestra izquierda», repetí mientras despertaba a *Puff*. Ella se alegró al momento, porque creo que estaba soñando que tenía un hangar para ella sola, y que exploraba nuevos terrenos.

*Jennifer* y *Puff* rodaron con cuidado con el viento en cara, para que las ráfagas no se las llevaran, y un minuto después, en posición de aterrizaje al final de la pista, encaradas al viento, Dan, con la cabeza, hizo un gesto de asentimiento: estoy listo.

Adelanté la palanca, y cinco segundos después *Puff* ya estaba en el aire, cabeceando y meciéndose en el aire turbulento. Viramos para encararnos a la playa y fijamos la altura unos pies por encima de su pista de arena, de unas cien millas de largo.

El aire tenía prisa por llegar al sur, y su intención era llevarse el mar consigo. Cuatro y cinco hileras de olas altas, todas rompiendo a la vez en el ancho arenal que es la costa Oeste. Justo por encima de la línea de la costa, donde la arena todavía es oscura, puede aterrizar con garantías: la humedad traba sus granos, los compacta.

Nuestra velocidad con respecto al suelo había descendido hasta las 50 millas por hora, hasta las 45 cuando soplaban las ráfagas. Playa desierta, aterrizaje fácil; a no ser por el viento habría sido un vuelo bonito y fácil hacia el norte. Pero lo cierto es que este no dejaba de empujarnos, de golpear nos las alas, que oscilaban a izquierda y derecha, por lo general solo un poco, aunque a veces mucho. Así pues, finalmente decidí, adelantando la palanca para ganar potencia, que aquello era un No.

Nos elevamos hacia el cielo, llevados por pétreas corrientes ascendentes, hasta nivelarnos a los 4.000 pies, y viramos hacia tierra firme, en dirección al aire en calma. Una vez más, montañas abajo, aunque no durante mucho tiempo, pues iban deshaciéndose a medida que nos adentrábamos en Willamette Valley, la ancha llanura color hierba tibia que se perdía en la distancia.

*Puff* no dijo nada sobre su ridícula rueda de cola cuando rodamos hasta la zona de repostaje, ni cuando nos dirigimos al punto de amarre y atamos a *Jennifer* y a *Puff* una al lado de la otra. No le hacía falta: *Puff* y mi conciencia ocupan habitaciones contiguas.



Tras una hora en el gran hangar del operador de base fija de Corvalis, le repararon su rueda de cola y la dejaron como nueva, se la volvieron a instalar, y perdimos de vista la de la cortadora de césped.

Tal vez te preguntes cómo pude cambiar la rueda sin un gato con el que levantar la cola, y la verdad es que es una buena pregunta. La respuesta es que no me hizo falta gato porque tenía a Dan, que me había asegurado que no le importaba cargar a peso los setenta kilos para que yo pudiera retirar la rueda y cambiarla deprisa por la de la cortadora de césped. Si alguna otra vez debo levantar el avión, confío en tener cerca a un geólogo.

Este ha sido un día de poco vuelo y mucha dedicación a la parte mecánica, que ni llena ni emociona tanto como volar. Y al registrarme en el hotel, empecé a aceptar la idea de que tal vez esté algo cansado.

Pero teníamos hambre, y Dan y yo nos encaminamos a un restaurante de Corvalis para tomar nuestra cena diaria.

Al entrar, esto es lo que vi en la pared:

Al verla, me detuve en seco. ¿Cuántas señales necesito, cuántas plumas durante un vuelo, para entender que alguien cuida de nosotros?

Le pregunté a la camarera:

—¿Le importaría decirme qué significado tiene esa pluma que hay colgada en la pared?

Ella miró hacia donde le señalaba.

—Se supone que es una hoja de palmera —dijo.

Y yo te pregunto: si encontraras la imagen de esa hoja de palmera en la pared de un restaurante, ¿preguntarías por su significado?

Yo no. Yo preguntaría por qué hay plumas azules persiguiéndome por todo el país.

Una pequeña señal, una señal encantadora, pero ambigua, pensé al cabo de un rato, pues se supone que no es una pluma. Quienes dejan las señales deben ser claros cuando se comunican con los mortales porque, si no, no nos damos cuenta en absoluto de que velan por nosotros.

Al llegar a mi habitación, dejé mis cosas en su sitio, y la tarjeta-llave en la mesilla de noche. Solo entonces me di cuenta de que se había salido un poco de su sobre, y que dos palabras asomaban:

(Es verdad: esta es una foto de las tarjetas tal como las he dejado caer sobre la mesilla de noche.)

La jornada de hoy, de repente, volvía a colocarse en perspectiva. No son las cosas lo que importa, Richard, sino el sentido de las cosas.  
Gracias, Abuela.



## ¿Repararlo o seguir volando?

Antes de salir a volar con tu avión, lo repasas más o menos a conciencia. Eso se conoce como inspección previa al vuelo o, simplemente, prevuelo. Cosas como «parece que tienes una rueda pinchada» son cuestiones que deben ser abordadas antes de salir a volar.

Cada aparato tiene su propia lista, no de puntos débiles, sino de aspectos a los que el piloto presta especial atención. Si pilotas grandes aviones a reacción, te aseguras de que nadie se haya dejado una caja de herramientas en la toma de aire del motor; si pilotas un avión pequeño, te aseguras de retirar las cadenas que mantienen atado el aparato antes de rodar por la pista de despegue, o lo intentas.

Como el SeaRey pertenece a la categoría de Aviones Experimentales de Construcción Amateur, cuenta con bastantes elementos que al piloto le interesa comprobar durante la inspección previa al vuelo. Al darme cuenta de que Dan, a diferencia de la mayoría de los pilotos, se toma su tiempo y realiza una inspección prolija, he sentido curiosidad y le he preguntado por qué lo hacía.

Su respuesta ha hecho que mis propias comprobaciones se demoraran más de la cuenta. Que el aparato lleve el propulsor montado detrás del motor, y no delante, hace que cualquier tuerquecita o tornillo que se suelte del motor durante el vuelo no caiga sin más al vacío, sino que pase por el propulsor. Cuando esas aspas giran a una velocidad no muy inferior a la del sonido, las colisiones con objetos duros no son precisamente deseables.

Así pues, tras escucharlo, me di cuenta de que no solo uno, sino dos de los alambres de seguridad del motor se habían roto en el motor de *Puff*: se trata de unos alambres que impiden que los muelles del sistema de escape salgan volando y penetren en el propulsor si se rompen.

No es mi intención ponerme muy técnico, pero si lo hago es por algo. Mientras sustituía esos alambres rotos, Dan mostró curiosidad por saber por qué el motor de *Jennifer* consumía más combustible que el de *Puff*. Se tomó su tiempo en averiguarlo, y finalmente descubrió que la bomba de alimentación de combustible al motor tenía una pérdida.

Lo cierto es que él no lo habría descubierto si yo no hubiera detectado mis alambres rotos. ¿Casualidad? Y ¿qué hacer ahora? ¿Encargar una bomba de combustible y esperar a que llegue?

Pero, un momento, esa bomba llevaba días con esa pérdida, y el motor de *Jennifer* ni

se había enterado, más allá del hecho de que consumía algo más de combustible que de costumbre.

Decisión: ¡Seguir volando!

¿Imprudente? A nosotros no nos lo pareció. Las preguntas que nos formulamos ante decisiones como esta son: ¿Qué es lo peor que podría ocurrir? La bomba de combustible podría fallar del todo. En ese caso, el sistema incorpora una bomba eléctrica de refuerzo que cubre precisamente esa eventualidad. Si la bomba principal deja de funcionar, la de refuerzo mantiene el motor funcionando indefinidamente.

Y la bomba principal no ha fallado, sino que solo vierte unas pocas gotas de combustible al exterior.

Así pues, emprendimos el vuelo. *Puff* iba de guía, porque nos estábamos aproximando a mi tierra, y yo ya había volado por allí antes.

No atravesamos el río Columbia sino que lo sobrevolamos por su centro durante unas millas, hasta que, del lado del estado de Washington, divisamos una larga playa de arena, desierta bajo el sol de la mañana.

—Ruedas levantadas para el amaraje —anuncié.

—Dos.

Comprobé que no hubiera troncos flotando, ni ramas, ni los restos que suelen encontrarse en los ríos tras fuertes lluvias.

*Puff* se posó sobre la superficie del agua, navegó hasta la playa, bajó las ruedas y tanteó la arena. En efecto, era firme, y así el hidroavión *Puff* salió del agua y, convertido ya en el avión *Puff*, estacionó en la playa, seguido de cerca por *Jennifer*.

Con los dos motores apagados, lo único que oíamos era el tenue rumor de las aguas que se alejaban despacio.

Nos sentíamos como Tom Sawyer y Huck Finn una vez más, llevados hacia el oeste por la corriente.

La arena estaba tibia y seca, y permanecemos un rato con los ojos cerrados, porque el sol nos había dicho: «Disfrutad.»



Después, tras llegar a la conclusión de que esa playa, como cualquier otro de los lugares en los que habíamos amarado y aterrizado, seguiría allí probablemente y podríamos regresar a ella, nos pusimos en marcha de nuevo, convirtiendo nuestro aviones en hidroaviones una vez más.

Si alguna lección he aprendido a lo largo de mis días, es esta: *No aprendemos solo una lección a lo largo de nuestros días, aprendemos una gran cantidad de lecciones, cada una un píxel solitario. Y sin embargo los píxeles se unen, nos muestran nuestro mundo de apariencias no tan ciego e indiferente como parece, un escenario de formas cambiantes que parecen ser sobre nosotros espíritus indestructibles; representamos nuestras obras fingiendo ser mortales. Las lecciones, juntas: todos nosotros vivimos más allá del espacio y el tiempo. La mortalidad es una buena obra, y más dulce para recordar quiénes somos, más allá de los papeles que representamos.*

Volando hacia el norte sobre el valle esmeralda, con el primer destello del estrecho de Puget frente a nosotros, miré a *Jennifer*, que flotaba en el aire, a nuestro lado, y vi que Dan sacaba la cámara al viento, por fuera de la cabina, y fotografiaba a *Puff* con el agua de fondo.

Estos dos hidroaviones diminutos, y nosotros... ¡qué vuelo hemos hecho juntos! Temores, peligros y pruebas en el camino; habríamos podido estrellarnos de mil maneras y arder en algún rincón desolado. Pero nos acompañaban nuestra seguridad y nuestras habilidades, y una buena dosis de «Dios proveerá». Y confianza. La de Dan en *Jennifer*, y la mía en *Puff*.

*Y la mía en ti. Tras aquella primera semana. Durante aquella primera semana de tu formación pensé...*

¿Qué pensaste, *Puff*?

*... que nuestras probabilidades de sobrevivir tal vez fueran... fueran escasas.*

¡Dios mío!, pensé, ¡*Puff* ha aprendido a ser diplomática!

Y sin embargo tiene razón. Somos libres para pasarlo mal, me digo, para destrozarnos la vida con decisiones negativas. Somos libres para vivir unas vidas medianas con decisiones medianas. Somos libres para construirnos nuestras vidas a medida con decisiones atípicas, tomando decisiones aventuradas, creativas. Podemos, si lo deseamos, hacer todo eso en el curso de una vida.

¿Quién va a impedirnoslo?

## Lo ignoto y la confianza

Sobre el agua, todavía rumbo al norte, y de repente el paisaje ha cambiado: ¿Ves esa franja azul detrás de la Space Needle? Eso es el lago Union, hogar de Kenmore Air, la mayor compañía de hidroaviones del país. Me ha parecido que a *Puff* le gustaría amarar en él, después de echar un vistazo a la ciudad durante uno o dos minutos, para que aprenda a valorar que es una chica de campo.



Solo un minuto, y después despegamos de nuevo, estrecho arriba, hacia las islas de San Juan.

Nunca había visto el mar tan en calma, un lecho de bienvenida para la joven dama, la nueva, la que acaba de instalarse en el barrio.

Última comunicación por radio:

—Tres Cuatro Seis Papa Eco, vuelo de a dos, cinco millas al sur para aproximación directa en pista Tres Cuatro.

Y entonces *Puff* ha descendido en silencio, ligera como una pluma, para tocar por primera vez una pista que acabará conociendo bien.

¿Repararlo o seguir volando? Con mucha frecuencia, la decisión es seguir volando. Si esperas a que todo esté reparado, a que todos los detalles sean perfectos, tal vez nunca llegues a levantar el vuelo. Tal vez sea mejor despegar de todos modos, y si hay que repararlo, ¡reparalo en ruta! Este consejo puede meternos en grandes líos, y también puede liberarnos.

Me ha parecido que *Puff* estaba impresionada mientras rodaba por la pista.

*El hangar más grande del campo... ¿es el mío?*

Lo es. Cincuenta y nueve escalas, de costa a costa, sesenta y dos horas de vuelo. Ya estamos en casa.

Placer, y después alarma repentina.

*Pero no voy a quedarme en tierra, ¿verdad? El viaje no ha terminado. ¿Volaremos todos los días?*

Los hangares son refugios cálidos para las pausas entre vuelos, *Puff*, guaridas cómodas para descansar y repararse. Non son lugares en los que vivir cuando se está listo para volar.

*Yo estoy lista.*

Tan pronto como lavamos la arena, el polvo, las manchas de un viaje que empezó tan lejos, comienza el siguiente periplo: lagos e islas que no has visto jamás, aguas resplandecientes sobre las que no te has posado.

*¿Y Jennifer?*

*Jennifer* y Dan se quedarán aquí un tiempo, saldremos a volar juntos muy pronto a lugares ignotos.

¡Lugares ignotos!

Esas palabras, su sonido, la entusiasman.

Cómo ha crecido. Ahora a *Puff* le encantan sus lugares ignotos, vuela confiada hacia todos ellos, con algo de «Dios proveerá».

¿Puedes creértelo? En ese preciso instante, con nuestros dos pequeños hidroaviones detenidos en el hangar, el rugido de un motor atronador por encima de nuestras cabezas, un destello y un grito:

¡HOLA A LOS DE AHÍ ABAJO! ¡VOY EN POS DE LA LIBERTAD!

Son Sapo y su Aeroplano, que parten rumbo al horizonte.

¡Espera, Sapo! ¡Nosotros vamos también!



## Notas

<sup>1</sup> Furnace Creek significa «Arroyo del horno»; Cool Clear Water Creek significa «Arroyo del agua fresca y clara». (*N. del T.*)

## Índice



### VIAJES CON PUFF

Por si no te lo crees

1 El encuentro

2 El anuncio

3 Del pensamiento frágil al mundo de las apariencias

4 La curva del aprendizaje

5 Al fin solo

6 Y al cuarto día, descansó

7 To-do el mun-do sa-be que ha-ce vien-to

8 ¿Existen las malas noticias?

9 Aprendiendo secretos

10 Aguas turbulentas, ataduras triples y tormentas que tal vez no descarguen

11 Una familia diferente

12 Una excursión con Puff

13 Una excursión con Puff, segunda parte

14 Mañana hoy

15 Otra vez el Capitán Gallina

16 ¡Vuelvo a volar!

17 Vuelo rutinario

18 Sebring (bis)

19 Cuestiones técnicas

20 Los poderes de la verdad

21 Arena y mar y cielo

22 Puff y el presidente

23 Me río de las tormentas

24 Los mejores planes de ratones...

25 Día silencioso

26 El día después

27 Un día para planear

28 Nos encontramos a la abuela Cata

- 29 Primer día y cita de hidroaviones
- 30 Esperando la salida del sol
- 31 ¿El mejor día de vuelo de toda mi vida?
- 32 Tormentas y tiburones, un cuento durante nuestro viaje
- 33 Día tranquilo en Luisiana
- 34 Un gran día
- 35 Temores, pero de todos modos volar
- 36 Llega la mañana
- 37 Alguien que vela por mí
- 38 Decisiones
- 39 Día de mantenimiento y visita sorpresa
- 40 Espadas en el agua y vuelo subjetivo
- 41 Precogñición rápida
- 42 Explorar la Gran Agua
- 43 Explorar el Gran Desierto
- 44 Despegue y libertad encontrada
- 45 «Solo» cien millas, pero menudas cien millas
- 46 Decir y hacer
- 47 Costear
- 48 ¿Repararlo o seguir volando?
- 49 Lo ignoto y la confianza
- Notas

# Índice

Título de la Página	2
Créditos	3
LOS VIAJES DE PUFF	4
Por si no te lo crees	5
1 El encuentro	7
2 El anuncio	8
3 Del pensamiento frágil al mundo de las apariencias	10
4 La curva del aprendizaje	12
5 Al fin solo	16
6 Y al cuarto día, descansó	21
7 To-do el mun-do sa-be que ha-ce vien-to	24
8 ¿Existen las malas noticias?	28
9 Aprendiendo secretos	36
10 Aguas turbulentas, ataduras triples y tormentas que tal vez no descarguen	40
11 Una familia diferente	44
12 Una excursión con Puff	46
13 Una excursión con Puff, segunda parte	49
14 Mañana hoy	53
15 Otra vez el Capitán Gallina	58
16 ¡Vuelvo a volar!	62
17 Vuelo rutinario	64
18 Sebring (bis)	66
19 Cuestiones técnicas	68
20 Los poderes de la verdad	70
21 Arena y mar y cielo	72
22 Puff y el presidente	75
23 Me río de las tormentas	77
24 Los mejores planes de ratones...	82
25 Día silencioso	86
26 El día después	88
27 Un día para planear	91
28 Nos encontramos a la abuela Cata	93
29 Primer día y cita de hidroaviones	95

30 Esperando la salida del sol	98
31 ¿El mejor día de vuelo de toda mi vida?	101
32 Tormentas y tiburones, un cuento durante nuestro viaje	107
33 Día tranquilo en Luisiana	114
34 Un gran día	116
35 Temores, pero de todos modos volar	122
36 Llega la mañana	125
37 Alguien que vela por mí	130
38 Decisiones	133
39 Día de mantenimiento y visita sorpresa	136
40 Espadas en el agua y vuelo subjetivo	138
41 Precognición rápida	143
42 Explorar la Gran Agua	148
43 Explorar el Gran Desierto	153
44 Despegue y libertad encontrada	160
45 «Solo» cien millas, pero menudas cien millas	166
46 Decir y hacer	169
47 Costear	173
48 ¿Repararlo o seguir volando?	177
49 Lo ignoto y la confianza	180
Notas	182