

Richard Bach

Biplano

A mi esposa,

a quien conocí junto al ala de un biplano

que aterrizó en un trigal de Arizona,

en los últimos días de 1929

Título original: Biplane

Edición Original: Harper & Row, publishers, Nueva York, 1966

Traducción: Andrés Vergara

Diseño de tapa: Raquel Cané

© 1983 Alternate Futures Inc, PSP.

Published by Arrangement with

Richard Bach and Leslie Parrish-Bach

Trustees for Alternate Futures Inc., PSP,

c/o William Morrow and Co.,

105 Madison Avenue, New York, N.Y. 10016/USA

© 2000 Ediciones B Argentina s.a.

Paseo Colón 221 - 6º — Buenos Aires — Argentina

ISBN 950-15-0568-5

Impreso en la Argentina / Printed in Argentine

Depositado de acuerdo a la Ley 11.723

Esta edición se terminó de imprimir en

INDUGRAF Sánchez de Loria 2251/2267

Capital Federal, Argentina,
en el mes de mayo de 2000.

UN PRELUDIO A BACH

Dick Bach jamás podría escribir un libro sobre vuelos, aunque lo intentara.

Y eso, hijo, es un cumplido.

Si por vuelos entendemos un simple manual de planos técnicos y ejercicios, de cómo despegar y aterrizar, reparar un motor o volver a encordar la vieja arpa de 1917, es obvio ya desde las primeras páginas de este libro, que no es ello lo que obtendremos de la pluma del muy joven señor Bach. Si, en cambio, lo que pretendemos es airear nuestros conocimientos, elevarnos con Ícaro, descender con Montgolfier y elevarnos de nuevo con los Wright, plenamente expuestos al aire y con una inmensa sensación de alegría, entonces, por cierto, debemos ponernos en las manos de labriego de Dick Bach, como si se tratara de Tom Swift. Este hombre no «vuela», del mismo modo que su antepasado, Johann Sebastian Bach, tampoco «escribía música»: la exhalaba.

Yo soy un escritor de ideas, no un escritor descriptivo. Sin embargo, no puedo resistir la tentación de describirles a Dick Bach. Es alto y anguloso y la forma que tiene de deslizarse por las puertas es como la de Gulliver al entrar en la casa de un liliputiense. Siempre parece venir del campo de cultivo más cercano. Y esto no carece de sentido, ya que, probablemente, acaba de realizar un aterrizaje de emergencia con el biplano en un campo ajeno y, antes de acercarse hasta el calor de la casa, quizá ya ha estado ayudando en la recolección de la cosecha. Es un muchacho norteamericano de grandes proporciones, el mismo calderero y mecánico de barcos que hemos visto brotar a la luz de la Revolución Industrial en los sótanos y buhardillas de toda Norteamérica, desde que las locomotoras aterrorizaron por primera vez a los pieles rojas y desde que San Juan Teddy cavó aquel Canal con su propio esfuerzo. Dick Bach es la representación viva de cuanto usted haya escuchado sobre las tartas de manzana y la Escuadrilla Lafayette (últimamente, se ha dejado crecer un bigotillo inglés, rubio y bastante extravagante).

Si echa un vistazo a los recuerdos de la guerra, su rostro le devolverá la mirada con orgullo e inocencia, desde los miles de fotografías descoloridas por el tiempo. Es tan común que llega a hacerse poco común. Si hace dos mil años hubiera existido la fotografía, usted podría observar esa misma sonrisa amable y abierta y esa actitud desgarrada y suelta detrás del propio César en sus incursiones a Bretaña.

Jamás fue Dédalo, ni tampoco Ícaro: ellos fueron también seres especiales, pero en otra forma. Sin embargo, él fue de los que presenciaron los intentos de Dédalo y los fracasos de Ícaro y, luego

decidió hacerlo por su cuenta sin importarle los riesgos. Así, su vagancia en el tiempo, ha saltado sobre acueductos, ha atemorizado a los mandarines chinos con sus alas de bambú en forma de mariposa, o se ha incrustado en los establos ruidosamente durante unos treinta siglos. Es verdad que algunos de ellos han sido más reducidos en estatura que nuestro Dick Bach de hoy, pero todos tenían esa sonrisa refrescante de la tarta de manzana que mira a la Muerte y le dice: «Viviré para siempre».

Nos desesperamos con él, le lloramos, pero finalmente, nos reímos con los Richard Bach que, a lo largo de la historia, como el gran Stubb de Moby Dick, sabían que una sonrisa es la mejor respuesta para todo.

Aquí tenemos, pues, el querido libro de Dick Bach, su propio libro, que no trata de vuelos, sino de remontarse a lo alto, que es una hazaña, no de máquinas, sino de la imaginación.

El tatarabuelo escribió la música. Su descendiente ha puesto la letra simple.

Quizás, el muchacho no vuela tan alto como el antecesor. Quizá. Pero, observe... está allí arriba.

RAY BRADBURY

17 de mayo de 1965

CAPÍTULO UNO

Es como la noche de estreno en la que se inaugura una forma nueva de vida, sólo que sucede a plena luz del día. En vez de cortinas de terciopelo que se apartan majestuosamente, las puertas del hangar de hojalata corrugada se corren con estruendo y rascan sobre sus guías de cemento, con una actitud más porfiada que majestuosa. En el interior del hangar, humedecida aún por la oscuridad, con un par de alas como lagunas oscuras que se evaporan al abrirse las grandes puertas, se encuentra la nueva forma de vivir. Un antiguo biplano.

He llegado hasta aquí para hacer un negocio, un trueque. Tan simple como eso. Un negocio de un viejo avión, que se hace todos los días. No hay ningún motivo para sentirse intranquilo.

Sin embargo, una multitud de dudas me asaltan desde el hangar. Éste es un avión viejo. Se lo mire como se lo mire, fue construido en 1929, vivimos en el día de hoy y, si quieres regresar a casa en California con esta cosa, tendrás que pilotarlo a lo largo de 4.100 kilómetros sobre los Estados Unidos.

Pero es una hermosa nave. Un biplano de los tiempos de esos aventureros del aire, pintado de rojo y amarillo oscuro, con ruedas altas y grandes, dos cabinas abiertas y una urdimbre precisa de cables entre las alas.

Debiera darte vergüenza. En estos momentos, tienes un magnífico avión. ¿Te has olvidado del tiempo, del trabajo y del dinero que invertiste en reconstruir un avión que ya es tuyo? ¡Eso fue hace sólo un año! ¡Tienes un Fairchild 24, modelo 1946, totalmente reconstruido y casi tan bueno como si fuera nuevo! Mejor que nuevo, conoces cada centímetro de su armazón, cada cilindro de su motor y sabes que todo funciona perfectamente. ¿Puedes decir lo mismo de este biplano? ¿Cómo sabes que su armazón no está rota debajo de la tela o que los tirantes de las alas no están destrozados?

¿Cuántos miles de kilómetros volaste en el Fairchild? Miles sobre el Noreste, desde el día en que lo retiraste del hangar en Colt's Neck, en Nueva Jersey. Y desde Colt's Neck otros miles de kilómetros hasta Los Ángeles, con tu esposa e hijos que tuvieron la oportunidad de echar un primer vistazo a la tierra que sería el nuevo hogar. ¿Te has olvidado de ese vuelo y del avión que hizo revivir tu región bajo la forma de los ríos serpenteantes, las montañas escabrosas y los dorados campos de trigo bajo el sol? Construíste este avión de manera que pudiera volar sin importar las condiciones climatológicas. Cuenta con todos los instrumentos de vuelo, doble radio para comunicarte y para navegación y una cabina cerrada que te defiende del viento y la lluvia. Y además, este avión te ha llevado a lo largo de otros miles de kilómetros, desde

Los Ángeles hasta este pequeño pueblo de Lumberton, en Carolina del Norte.

Ésta es un excelente región para un biplano. En Lumberton, el mes de marzo es igual al de junio, o al de agosto. Pero es muy diferente de regreso a casa. Hace sólo tres días, ¿recuerdas los lagos helados en Arizona? ¿La nieve en Albuquerque? ¡Ése no es un lugar para un biplano de carlinga abierta! Aquí es donde el biplano se encuentra en su lugar adecuado. En Lumberton, con las verdes plantaciones de tabaco próximas al aeropuerto, con otros aviones antiguos a su alrededor, con su gentil dueño que, de las horas dedicadas a su profesión de abogado, extrae tiempo para atender todas sus necesidades.

Este biplano no es tu avión, no es tu tipo de avión. Pertenece y debe pertenecer a Evander M. Britt, de la firma de abogados Britt y Britt. Un hombre que ama a los aviones antiguos y que dispone de tiempo para dedicarles su atención. No tiene ningún plan desquiciado, ni siquiera se le ha pasado por la mente atravesar el país sobre este avión. Conoce su avión, lo que puede hacer y lo que no puede hacer con él. Debes ser razonable. Regresa a casa en el Fairchild y olvídate de esta locura. Ya encontrará él por los alrededores a alguien que le cambie este avión por el Aeronca de ala baja que desea. Y no por un Fairchild 24, totalmente nuevo, que viene desde Los Ángeles, California. ¡El biplano ni siquiera tiene radio!

Es verdad. Hacer este trueque supondrá cambiar lo conocido por lo desconocido. Y en el otro lado surge sólo un argumento, el propio biplano. Sin ninguna lógica, sin conocimiento, sin certeza. No tengo derecho a quitárselo al señor Britt. Como secretario del comité local de la Asociación de Aviones Antiguos, debe tener un biplano. Necesita un biplano. No tiene sentido que haga este cambio. Este aparato es su distintivo como miembro de un grupo destacado.

Pero Evander Britt es un hombre adulto, sabe lo que hace y no me importa por qué quiere el Fairchild, ni cuánto dinero he invertido en su reconstrucción, ni durante cuánto tiempo he volado en él. Solo sé que quiero ese biplano. Lo quiero porque deseo viajar a través del tiempo, quiero pilotar un avión difícil y deseo sentir el viento cuando vuelo y quiero que la gente mire, vea y sepa que la gloria aún existe. Quiero ser parte de algo grande y glorioso.

Éste puede ser un cambio justo sólo porque ambos aviones valen lo mismo. Fuera del dinero, nada tienen en común las dos aeronaves. ¿Y el biplano? Lo quiero porque sí. He traído saco de dormir y una bufanda de seda para regresar a casa en el biplano. La decisión está tomada y ahora, mientras toco su ala oscurecida, nada podrá cambiarla.

—Empujémosle fuera, hasta la hierba —dice Evander Britt—. Puede apoyarse en la riostra del ala, allí cerca del final...

A la luz del sol, los colores rojo y amarillo de tono oscuro se tornan escarlata brillante y como llamaradas cegadoras y el biplano resplandece con sus cuatro alas de tela y madera y un motor de cinco cilindros negros. Tiene treinta y cinco años y este hangar podría ser la fábrica y este aire el mismo de 1929. Me pregunto si los aviones no nos verán como si fuéramos perros y gatos; por cada año que pasa para ellos, nosotros envejecemos quince o veinte. Y tal como esos regalones comparten nuestro hogar, nosotros, cuando nos llega la oportunidad, compartimos con los aviones ese hogar cambiante, rápido y arrebatador que es el cielo.

—... no es muy difícil de poner en marcha, pero tendrá que lograr el sistema adecuado. Unos cuantos golpes al acelerador, se hace girar la hélice cinco o seis veces...

Esta carlinga es extraña y totalmente diferente. La forma un agujero revestido de cuero, madera y tela, los cables y alambres rozan las maderas del piso; a la izquierda, tres controles del motor en forma de palancas cortas con sus empuñaduras; al frente, la válvula del combustible y más controles del motor; y sobre un pequeño panel de instrumentos pintado de negro, seis instrumentos básicos de medición del motor y de vuelo. No hay radio.

Delante de mis ojos, a baja altura, surge un parabrisas de cuatro secciones. Si comienza a llover en estos instantes, todo esto se llenará de agua.

—Bombee suavemente, un par de veces con el acelerador.

—Una... dos. Está bien.

Es gracioso. Jamás he oído hablar de carlingas que se llenan de agua. Pero, ¿qué sucede en una de estas cosas cuando comienza a llover?

—Cébelo una vez más y caliente los conmutadores. Clic, clic, suenan los instrumentos en el panel. —¡CONTACTO! Y los frenos.

Una bajada rápida de la brillante hélice y, de pronto, el motor empieza a funcionar, tomando aliento, ahogándose y tosiendo roncamente con el frío de la mañana. El silencio huye aterrorizado y se esconde en los últimos rincones de los bosques que nos rodean. Unas nubes de humo azul surgen por unos segundos y luego se desvanecen y la hoja plateada gira como un inmenso ventilador y me lanza ráfagas de aire como un gigante que sopla un diente de león y su sonido, que se sobrepone al del motor, es como el viento profundo del oeste entre los pinos.

Al mirar hacia adelante sólo veo avión; una carlinga para dos pasajeros, la cubierta del motor y un remolino plateado que es la hélice. Suelto los frenos, me inclino sobre el borde de la carlinga y el fuerte viento me golpea y avanzo el acelerador. El remolino de la hélice se hace más transparente y rápido, el sonido del motor más profundo siempre hueco

y resonante, como si gruñera y rugiera desde el fondo de un tambor de cuatro mil litros, rodeado de espejos.

Las ruedas altas y viejas comienzan ya a girar sobre la hierba. Ese césped viejo, bajo el viento viejo y las alas brillantes y viejas de otro año y también de este año, unidas sólidamente por cables inclinados y viejos y por viejos tirantes de madera que apuntan hacia adelante, todo esto es como una mariposa pintada sobre el césped congelado de Carolina. Piso los pedales del timón y hago girar la nariz, lentamente, de un lado al otro mientras avanzamos, para asegurarme de que el camino está despejado.

El sueño de volar ha recorrido un largo trecho desde 1929. Aquí no existe la apariencia altanera y orgullosa de los aviones modernos. Nada de ello. Sólo el carreteo lento, flojo, con su continuo avance en forma de S para poder ver, deteniéndose para oler la brisa, observar una flor entre la hierba y para escuchar el sonido de nuestro motor. Este viejo biplano aparenta quietud. La aparenta, sin embargo, sólo la aparenta.

Me han hablado de estos aviones viejos; he escuchado muchas historias sobre ellos. No se puede confiar en estas máquinas. Siempre hay que estar preparado para que ese motor pueda dejar de funcionar. Generalmente, esto ocurre en el despegue, justo cuando más se lo necesita. Y no hay nada que hacer en esos momentos. Así son estos aparatos. Si se logra despegar, cuidado con estas antigüedades durante el vuelo. Bajas demasiado la velocidad y, vamos, muchacho, es como si te quitaran la alfombra bajo los pies. Caerás girando como un huso. Y quiéraslo o no, nada podrá sacarte de ese huso. Los giros serán cada vez más violentos y lo único que te queda, es lanzarte afuera. Incluso, no es raro que a veces se caiga el motor completo. No puedes decir de este agua no beberé. Con el tiempo, el metal de esos viejos soportes del motor se ha cristalizado y, de pronto, un día, BLAM y ahí estás, cayendo de espaldas en el cielo. Y la madera en estos aviones... ¡cuidado con esa madera envejecida! Más que seguro que la polilla la ha atravesado de un lado a otro. Si te sorprende en pleno vuelo una turbulencia, o una ráfaga de aire violento, allí va una de tus alas, gira que gira y batiéndose en la lejanía. O peor aún, el ala se desprende y cae sobre la carlinga, de manera que ni siquiera puedes lanzarte afuera. Pero lo peor de todo son los aterrizajes. Los biplanos tienen un tren de aterrizaje muy estrecho y el pequeño timón no presta mucha ayuda; en un abrir y cerrar de ojos se te escapan y te encuentras sobre la pista, metido en una bola de cables, astillas y harapos de tela. Son simplemente malignos y ésa es la palabra adecuada para referirse a ellos. Malignos.

Pero esta nave parece tan dócil y emperifollada como una damisela que se siente ansiosa por causar una buena impresión ante el mundo. Escuche ese motor. Suave como un motor de carrera recién afinado; no hay un solo cilindro que desentone. «No hay que fiarse», es cierto.

Antes del despegue probaré el motor sobre la hierba. Los controles están todos libres y funcionan bien, la presión del aceite y la

temperatura son correctas. La válvula del combustible abierta, la mezcla enriquecida y todas las palancas se encuentran donde deben estar. La palanca de avance de la chispa en la mitad de su recorrido y el levantador del espiral del magneto. Estos instrumentos no se incluyen en un avión durante los últimos treinta años.

Muy bien, avioncito, vamos a ver cómo vuelas. Avanzo discretamente el estrangulador, toco el pedal izquierdo del timón para enfrentar la nariz al viento y hacia adelante se extiende una faja ancha, alta y húmeda de césped. Alguien debería haber destruido esos rumores tiempo atrás.

Abrocho la correa del casco bajo la barbilla y me cubro con las gafas.

El acelerador a fondo y el gigante lanza su rugido y el humo del escape sobre mí. Ciertamente, estos motores no son muy silenciosos.

Inclino el bastón de mando y la cola se eleva de inmediato. Estos biplanos fueron construidos especialmente para los pequeños aeródromos de hierba. No había demasiados aeródromos en 1929. Y eso explica las ruedas altas. Pueden rodar sobre el césped, posarse en una pista de carreras o sobre un camino rural. Los biplanos fueron construidos de forma que pudieran despegar en un trecho corto, ya que allí se podían encontrar los pasajeros y era en las pistas cortas donde se hacía dinero.

La hierba se transforma en un borrón verde afelpado y el biplano casi no pesa sobre sus ruedas.

De pronto, el suelo ya no existe. Las brillantes alas trepan suaves hacia el cielo, el motor ruge en el interior de su tambor hueco, las altas ruedas se elevan y no dejan de girar. ¡Escuchen! ¡El viento entre los cables! Y me rodea por todas partes. No se ha perdido. No ha desaparecido en las páginas amarillentas de los libros con sus polvorientas fotografías. Está aquí, en este mismo instante, con todo su sabor. Ese gemido junto a mis oídos y el revoloteo de la bufanda... ¡El viento! Está aquí para mí, lo mismo que para los primeros pilotos; ese mismo viento que arrastraba las palabras amplificadas por los megáfonos y las llevaba sobre las praderas de Illinois y sobre los valles de Iowa y sobre los terrenos de picnic de Pennsylvania y sobre las playas de Florida.

—Cinco dólares, muchachos, por cinco minutos. Cinco minutos junto a las nubes del verano; cinco minutos en el mundo de los ángeles. Conozca su ciudad desde el aire. Usted, señor, ¿no quiere invitar a la señorita a un viaje de total alegría? Absolutamente seguro, sin peligro. Sienta ese aire puro que sólo se puede encontrar donde vuelan los pájaros y los aviones.

El mismo viento que tamborilea sobre la misma tela y que canta entre los mismos cables y se aplasta contra los mismos cilindros del motor y que lo rompe la misma hélice brillante y afilada y que lo arremolina el mismo paso de la misma máquina que lo agitó hace tantos años.

Si el viento, el sol y las montañas sobre el horizonte no cambian, el lapso de un año que inventamos en nuestras cabezas y en los calendarios, no es nadó. Y esa casa de campo, allí abajo. ¿Cómo puedo decir que es de hoy y no una casa de campo de 1931?

Por la carretera avanza un coche moderno. Es lo único que me indica el paso del tiempo. Los fabricantes de calendarios no son los que nos señalan el tiempo ni nuestra era moderna; son los diseñadores de automóviles, de lavaplatos, de televisores y de las modas de vestir. Si no existen coches nuevos, entonces el tiempo se detiene. Si encuentras un avión antiguo, cebas el carburador y haces girar su hélice brillante, puedes retroceder en el tiempo a voluntad, moldearlo con mayor finura, darle a sus formas un aspecto más agradable. Ésta es una máquina para escapar. Sube a la carlinga, mueve las palancas, gira las válvulas, pon en marcha el motor, despega del césped hacia ese océano invariable e inmenso de aire y serás el amo de tu propio tiempo.

La personalidad del biplano se filtra en mi ser mientras volamos. El dispositivo de elevación debe mantenerse lo más abajo posible para evitar que la nariz suba bruscamente cuando retiro la mano del bastón de mando. Los alerones presentan resistencia, pero el timón y el elevador son suaves. Durante el ascenso, puedo dar toda la aceleración posible, pero pese a ello la brillante hélice no girará por encima de las 1.750 revoluciones por minuto. En el vuelo nivelado, el horizonte se equilibra justo encima de las cabezas de los cilindros número dos y número cinco. El avión se atasca gentilmente y antes de hacerlo, se siente una vibración en el bastón, como una advertencia de que la nariz comenzará a inclinarse levemente, aun cuando el bastón de mando se tire totalmente hacia atrás. No tiene nada maligno este avión. Es ventoso, por cierto, cuando se saca la cabeza por un costado del parabrisas y no tan silencioso como los aviones modernos. El viento se calma cuando el avión está próximo a detenerse; y chilla estrepitosamente si se vuela a demasiada velocidad. Frente al piloto, se extiende una gran superficie de avión. El parabrisas delantero se mancha con una película de aceite y grasa de la caja de los balancines, luego de una hora de vuelo. Cuando se ha dejado de acelerar y se vuelve a avanzar el estrangulador, el motor lanza explosiones y tiende a ahogarse. Ciertamente, éste no es un avión difícil de pilotar. Y nada tiene de maligno.

Ahora vuelo sobre el aeródromo y sus grandes pistas se extienden como cintas blancas entre la hierba. Se dice que el momento más difícil es el aterrizaje. Debo estudiar cuidadosamente el aeródromo y asegurarme de que está despejado. Cuando esté a punto de aterrizar, esa inmensa nariz me impedirá por completo la visión y sólo puedo confiar en que nada se cruce en mi camino, hasta que disminuya la velocidad y pueda avanzar en forma de S para poder mirar. Allí está el campo en que debo aterrizar, sobre la hierba junto a la pista. Hacia la izquierda y a cierta distancia, se ven la gasolinera y un grupo de personas que están observando.

Nos deslizamos por una rampa invisible en el cielo y, en la aproximación a la pista, pasamos entre dos gigantescos álamos. El biplano vuela con tanta lentitud que sobra tiempo para observar los álamos y sus hojas que lanzan destellos plateados al ser movidas por el viento. Cuando la pista surge bajo el avión, me asomo por un costado y calibro la altura, calculando el diámetro de las grandes ruedas y su distancia hasta la hierba. Alcanzo el punto de pérdida de velocidad y, con un estremecimiento, el avión toma contacto y comienza a rodar por la pista y el timón a la derecha y luego a la izquierda para mantenerlo recto y que no se me escape y un poco de timón derecho, sólo un poco. Y eso es todo. Nada puede ser más simple.

Despego y aterrizo una vez más y me despojo de otros conocimientos. Mientras carreteo hacia el hangar, me sorprende la facilidad con que se destruyen las historias y las dramáticas advertencias.

—Evander Britt, acaba de cerrar un trato.

Las negociaciones se terminan en el día, con sólo un estremecimiento ocasional en el bosque desde el lugar donde aún espía una duda.

Soy propietario de un Detroit-Ryan Speedster del año 1929, modelo Parks P-2A.

Adiós, Fairchild. Hemos volado muchas horas y aprendido cosas juntos. Sobre el zumbido de los instrumentos y lo que sucede cuando dejan de zumbiar; sobre los invisibles radiofaros en Pennsylvania, Illinois, Nebraska, Utah y California; sobre aterrizajes en aeropuertos internacionales con los inmensos reactores a nuestra cola y sobre los aterrizajes en las playas, donde sólo nos apremiaba una gaviota o un ave zancuda. Pero ahora hay otras cosas que aprender y los problemas serán diferentes.

Las puertas del hangar, que se abrieron para dar paso a una nueva vida, ahora se cierran sobre la vieja. En el interior de la carlinga delantera del Parks, cargo el saco de dormir, bocadillos, una cantimplora con agua, latas de aceite del sesenta, las cubiertas de las carlingas, bujías C-26, herramientas, cinta aislante y un rollo de alambre fino.

Lleno hasta el borde el depósito de combustible, lo que me permitirá una autonomía de cinco horas de vuelo; y un último apretón de manos a Evander Britt. Dirijo algunas palabras débiles a quienes están cerca y saben cuál es mi plan de vuelo.

—No te apresures.

—¡Debes cuidarte, eh!

Un periodista se interesa en el hecho de que el avión es siete años mayor que su piloto.

Pongo en marcha el motor, que rezonga suavemente desde el fondo de su tambor, abrocho el extraño arnés del paracaídas y el cinturón de seguridad y avanzo bamboleándome lentamente sobre la hierba, aplastándola con la ráfaga de viento producida por la hélice y me dirijo hacia la posición de despegue.

Es uno de esos momentos que uno sabe que es importante y que será recordado. En ese instante, el acelerador avanza bajo mi guante y comienza el primer segundo de mi travesía. Los detalles técnicos están aquí y se atropellan unos a otros: 1.750 revoluciones por minuto; presión del aceite, 4,5 kilos por centímetro cuadrado; temperatura del aceite, 37 grados centígrados. Los otros detalles también aparecen y estoy preparado para aprenderlos desde el primer instante: no puedo ver nada más allá de este avión cuando se encuentra en tierra; el acelerador avanza un gran trecho sin que se logre una revolución más del motor; éste será un viaje largo y ventoso; miro la hierba al borde de la pista; la cola se ha elevado muy pronto y podemos rozar el suelo solamente con las ruedas principales. Y hemos despegado. Un trueno constante se arremolina y gira a mi alrededor y puedo escucharlo igual que aquellos que lo oyen desde tierra: un zumbido débil que aumenta hasta alcanzar un tono fuerte y poderoso por unos segundos y que luego decrece en su escala para terminar en un pequeño y antiguo biplano que se destaca contra el cielo.

CAPÍTULO DOS

Como me encuentro a pocos kilómetros del Atlántico, volaré en dirección este hasta el océano. Así el triunfo será mayor, si vuelo, literalmente desde una costa a la otra; desde, el mar, tal como estaba, hasta el brillante mar.

Estamos en el aire y la proa enfila al este y, tras nuestra cola, el sol es una bola de fuego que se enfría al ponerse en el horizonte. Ya no hay reflejos sobre las líneas del ferrocarril y las sombras se han confundido en un manto oscuro y protector sobre la tierra. Aún es de día, pero ya la noche surge desde el suelo y mi avión carece de luces. Acabarnos de elevarnos y ya debemos aterrizar.

Pasan cinco minutos y, hacia la derecha, se extiende un campo. Es un pastizal. Tiene unos quinientos metros de longitud y lo bordea una fila de árboles que harán del aterrizaje un problema interesante. Sobrevolamos tres veces en círculos sobre el campo, yo y el biplano, estudiando la presencia de raíces, zanjas, troncos y acequias ocultas. Y en esos vuelos en círculos, mientras observamos, esos quinientos metros se transforman de un pastizal viejo y anónimo en mi pastizal; mi campo, mi hogar durante la noche, mi aeródromo. Hace unos minutos, este campo no era nada; ahora es mi hogar. Sé que debo aterrizar pegado a la izquierda, paralelo al camino de tierra, para esquivar un conjunto de troncos de pino que se divisan junto al bosque.

Una voz atemorizada se escucha por una fracción de segundo. ¿Que demonios estoy haciendo aquí, en un biplano viejo y movedizo, ya oculto el sol, volando en círculos sobre un pastizal en el que intento aterrizar y con muchas posibilidades de que un tronco pase desapercibido en medio de ese campo oscurecido y que sólo agreguemos unos mil trescientos kilos de despojos ardientes a la pila de troncos de pino? Surgen también otros pensamientos cautelosos. El campo es demasiado corto y parece estar muy húmedo. Pero corto o no, con humedad o sin ella, con despojos o no, estoy obligado a aterrizar.

Paso silbando sobre la hilera de árboles a 120 kilómetros por hora. Me deslizo de costado brevemente para perder altura y el césped negro surge de modo borroso por mi lado, igual que la gigantesca pila de troncos que unos momentos antes eran sólo unos trozos amontonados y, en el último segundo, el mundo hacia adelante queda bloqueado por la extensa y ancha nariz de mi nuevo avión. Sea para bien... o para... mal. Las ruedas... BLAM... tocan. Unos surtidores de lodo engullen al aeroplano como si fuera espuma y yo lucho, me aferro y lucho por mantenerlo recto y pasa una eternidad antes de que se detenga, ya debería detenerse y sólo comienza a perder velocidad y el lodo aún salta con un rugido de las ruedas y puedo sentirlo en mi rostro y el mundo se oscurece y cubre mis gafas y ya deberíamos detener... ¡BAM! Eso fue la

cola, algo se rompió en la cola y ¡SUJÉTATE! Terminamos nuestro aterrizaje en el lodo con un fuerte patinazo a la derecha y una nube de líquido oscuro que se solidifica en segundos y una tormenta de barro cubre al avión y al pastizal en treinta metros a la redonda. Nos detenemos y las ruedas se hunden varios centímetros en la tierra fangosa. Apago los conmutadores, el motor se detiene y quedamos desamparados, inmóviles, envueltos en un manto de profundo silencio.

En el otro extremo del campo, un pajarillo trina una vez.

¡Vaya aterrizaje! Algo se ha roto, ya que el Parks está inclinado y con la nariz apuntando a lo alto. De manera que esto sucedía en los viejos tiempos. El piloto no tenía a quién recurrir. Si quiero vivir en aquellos viejos tiempos, debo arreglármelas solo.

De inmediato queda en claro que nada sucederá ni nada se moverá, a no ser que yo haga que suceda y comience a moverme. El biplano y yo nos congelaremos en el fango para toda la eternidad si yo no rompo el silencio y compruebo cuáles son los daños.

Así, mientras la noche se desprende del lodo, bajo de la carlinga y camino con ruidoso chapoteo para echar un vistazo atemorizado a la rueda de cola. El aspecto no es bueno. Debajo del fuselaje, sólo asoma un extremo de la rueda y estoy seguro de que el eje se ha doblado y está aplastado en tal forma que será imposible repararlo.

Sin embargo, me tiendo en el fango y con la ayuda de mi linterna compruebo que no es así. Sólo se ha cortado un cable de amortiguación y por esto la rueda se dobló hacia atrás. Extraigo una cuerda de nylon del depósito de cambios en la carlinga delantera y reemplazo el cable cortado. La rueda vuelve a su posición normal y está pronta a conquistar otros campos. He tardado diez minutos.

De manera que así sucedía en los viejos tiempos. El piloto solucionaba los problemas cuando estos surgían y llegaba donde quería sin la ayuda de nadie.

En la aviación moderna hay un hombre por cada pista de aterrizaje y son muchos los que se ganan la vida ayudando a los pilotos a resolver todos los problemas. Y cuidado, señor piloto, debe portarse bien si la torre de control lo está observando.

¿Qué habrían pensado de todo esto los pilotos que vagaron en los Parks, solos o con sus hermanas sobre los valles, en esos primeros días de la aviación? Quizás se habrían maravillado ante los gigantescos aeropuertos actuales. Pero también, quizás, habrían movido tristemente la cabeza y decidido regresar a aquellos días en que eran libres y dependían de sí mismos.

Aquí, en mi pastizal fangoso, he seguido su ejemplo. Éste es un campo para los vagabundos del aire. No hay torre de control ni pista; no hay

servicio de mantenimiento ni un camión que me indique dónde debo aparcar. No hay el menor rasgo del presente, ni siquiera un signo del paso del tiempo en el aire. Si lo deseo, podría encontrar los puntos de referencia en los planos y gráficos que llevo, con fecha de 1936, 1945, 1954 y del mes de mayo de 1964. Y puedo quemarlos y enterrar sus cenizas en este lodo negro y cubrirlos de más lodo y, entonces, me encontraría solo, ajeno en medio del presente.

La oscuridad nos cubre por completo. Tiendo la cubierta impermeable de la carlinga sobre el suelo, bajo el ala izquierda y, sobre ella, el saco de dormir, para que se mantenga seco. Los únicos sonidos que se escuchan en este campo, de quinientos metros de longitud y bordeado por un bosque de árboles sin talar, son los ruidos de un saco de dormir que se despliega sobre la cubierta de lona de la carlinga y el del papel que envuelve un bocadillo de pollo frío.

Me quedo dormido bajo el ala de mi avión, pero me despierto, un momento después, con el frío de la noche. Sobre mi cabeza, el cielo traslada su silencio fresco y frío hacia sus propios y secretos horizontes. He observado el cielo durante horas interminables y lo he seguido y he cruzado horizontes con él, pero jamás me he cansado. Ese cielo siempre cambiante, siempre fascinante. Ciertamente, el avión es la clave de todo esto. Hace que el cielo sea accesible. Del mismo modo que la astronomía carece de interés sin un telescopio, el cielo no tiene ningún interés sin un avión. Uno se puede hartar de tanto observar pero, cuando se participa, cuando se cruzan los pasillos de nubes durante el día y se viaja de estrella a estrella en la noche, entonces se puede observar con conocimiento y no necesita imaginarse lo que puede sentirse al caminar por esos pasillos y entre esas estrellas. Con un avión, se llega a conocer el cielo como si se tratara de un viejo amigo y sonreírle cuando él lo comprende. No hace falta esforzar la memoria ni guardar anotaciones. Una mirada a través de una ventana, un paseo por una calle atestada de gente o apartada, en el atardecer o a la medianoche. El cielo de ahora está siempre aquí, siempre en movimiento; y nosotros, los que observamos, compartimos algunos de sus secretos.

Esta noche, descanso en parte bajo una luna blanca como la harina y en parte bajo un ala de almacén de madera, con tirantes y cables que soportan otra ala, también de almacén de madera, encima de ella. Esto no sucedió hace años, está ocurriendo ahora y aquí. ¿Los vagabundos del aire? Vivieron con la misma luna y las mismas estrellas. Su época no ha pasado, aún permanece entre nosotros.

Pienso en mi biplano recién adquirido. Ha pasado muchos calendarios bajo la seguridad del hangar silencioso, y se lo ha cuidado pacientemente y raras veces ha volado. La lluvia no lo tocó y tampoco el sol ni el viento. Y ahora se encuentra hundido en el fango de un campo cubierto por la noche fría, manchado de una mezcla de tierra y agua, con el rocío resbalando por sus alas. No hay hangar oscuro que lo cubra, sólo el cielo y las estrellas. Si supiera dónde se encuentra, Evander Britt retrocedería asombrado y se retiraría. El último de los

Detroit-Parks P-2A que sigue volando, el único y de valor incalculable; ¿y esta noche, me dice que está en el FANGO?

Tengo que sonreír. Porque creo, sinceramente, sin necesidad de engañarme, que está más contento aquí. Fue construido para estos campos y para el fango. Con la mente puesta en los campos, en el fango y en la noche bajo las estrellas, el diseñador lo transformó de simple idea a una realidad. Fue diseñado para dar alegría a sus pasajeros, despegando de pastizales y caminos rurales, para volar en ferias de condados y en circos aéreos, siempre viajando y viajando. Fue diseñado para volar.

Las páginas del cuaderno de bitácora, que ahora se halla aplastado por la bolsa de herramientas y por rollos de cuerdas, son un documento de vuelo, un recuerdo en papel.

«FECHA: 14 de mayo de 1932. TIEMPO DE VUELO: 10 min. NÚMERO DE PASAJEROS: 2.» Páginas y páginas de vuelos de cinco y diez minutos, el tiempo justo para despegar, sobrevolar el campo una vez y aterrizar. En algunas oportunidades se puede leer en la columna de OBSERVACIONES: «Total de pasajeros transportados hasta la fecha: 810». Y unas páginas más adelante: «Total de pasajeros: 975». Entre estas, las columnas hacen referencia a algunos aterrizajes que no fueron muy suaves. «Se sacó y enderezó la hélice.» «Reparación del extremo de un ala.» «Cambio de rueda de cola.» En el mes de septiembre de 1939: «Pasajeros: 1.233», y la anotación siguiente: «Nave preparada para permanecer almacenada».

Evander Britt dijo que, si no vendía pronto el aeroplano, lo entregaría al Museo Aéreo Nacional, como la última de las naves en su tipo, como un símbolo de su época.

¿Qué prefieres, avioncito? ¿El piso brillante y la vida segura tras las cuerdas forradas en terciopelo rojo o la inseguridad del lodo y de la luz de la luna, de las hélices rotas y de las alas que hay que reparar?

La pregunta también es válida para un piloto. Para él existe también la seguridad de los pisos brillantes y de las cuerdas forradas en terciopelo. No hay ninguna necesidad de arriesgarse por los campos, de enfrentar grandes problemas, cuando es posible encontrar la tranquilidad total sentado tras un escritorio. Sólo que para obtener esa seguridad, debe sacrificar la vida. En la seguridad no existen temores que conquistar, no hay obstáculos que salvar, no nos acechan los peligros tras el muro de nuestros errores. Si lo deseamos, nos rodeamos de cuerdas forradas en terciopelo y colgamos un letrero en la pared con una sola palabra escrita en él: SILENCIO. Una capa de niebla brota de la humedad del campo y con la luz de la luna parece un largo espejo brillante. ¿A qué se parece esto? ¿Con qué se puede comparar? Pienso durante largo rato y llego a la conclusión de que no se puede comparar con nada que haya conocido antes. Un avión enseña muchas cosas, pero hasta ahora siempre las había aprendido durante el vuelo. La lección se terminaba al

llegar el avión a tierra. Pero, esta noche, en un campo ignoto de Carolina del Norte, en que el avión me cubre y proyecta una sombra negra sobre mi saco de dormir, sigo aprendiendo. ¿Nunca dejaré de aprender algo de los aviones? ¿Cómo podrá haber lugar en el futuro para otra lección más?

El biplano permanece sereno e inmóvil. Parece estar seguro de que aún hay lugar en el futuro para otra lección.

CAPÍTULO TRES

Las aventuras comienzan con el sol. Cuando la niebla desaparece y el fango se seca en las alas, el biplano y yo iniciamos nuestro primer día completo juntos. El único sonido que se escucha en todo el campo es aquél, poco usual, producido por los cilindros 1-3-5-2-4, lentamente, una y otra vez, mientras la brillante hoja de la hélice gira vacilante.

Recorro el campo que se extiende frente al avión y lo despejo de algunas ramas y piedras, marco los baches que podrían ser causa de problemas. Esta primera parte del despegue, cuando el peso del avión abandona las ruedas y se traslada a las alas, es crítica.

Al alejarme, el 1-3-5-2-4 se debilita poco a poco, como una suave máquina de coser que trabaja para sí misma. Si alguien quisiera, podría brincar sobre el biplano, avanzar el acelerador y desaparecer. Sé que el campo está desierto, pero aún así, me alegra volver, y trabajar más cerca del biplano.

Introduzco el saco de dormir en el estrecho cilindro de tela y lo acomodo en la carlinga delantera.

El gigantesco ventilador comienza a girar en la forma que ya me resulta familiar y estamos listos para despedirnos del campo que ha sido mi amigo y tutor.

La bandera cuadriculada imaginaria desciende y se escucha una sola palabra: Adelante. El centro de un hemisferio rugiente formado por los 1-3-5-2-4, gira y gira 1.750 veces por minuto, lentamente en un comienzo, sobre grandes ruedas bamboleantes. Y entonces aumenta la velocidad. Y salta de un pequeño picacho a otro. Salpica lodo en un primer instante, luego lo desparrama, lo esparce con fuerza, lo hace espuma y después lo abandona, dejándolo suave e intocado, proyectando su sombra oscura y trémula.

Adiós, campo.

Una vía férrea avanza hacia el este y el morro del Parks apunta en la misma dirección. Partimos hacia el este en nuestro viaje hacia el oeste, sólo debido a la decisión de volar de costa a costa, a causa de la pobre debilidad humana de querer que los paquetes vengan bien hechos y con lindos moños de cintas de colores. Debido a un capricho intangible e invisible, el viejo biplano, muy visto y muy tangible, avanza raudo por el cielo, sobre la vía del ferrocarril, en busca del Océano Atlántico.

Frente a mí, el sol se levanta desde un mar dorado. Ya no necesito de las vías del ferrocarril y cambio mi punto de referencia, desde esas líneas tan aburridas a la estrella cegadora.

En algunas ocasiones son tantos los símbolos que me rodean en el aire, por todas partes, que me sorprende el hecho de que pueda volar. Yo mismo me transformo en un símbolo. Y ésta es una sensación maravillosa, ya que los significados acuden hacia mí en tal cantidad, que puedo seleccionar cuidadosamente aquél que sea el más indicado para este día y para esta hora. Y todos son significados buenos y reales.

¿Qué puedo ser en estos instantes? Para esa parte de mí que se mantiene a una distancia cautelosa e insegura de los significados, soy el propietario del Certificado de Aviador Comercial número 1393604, con los privilegios de poder actuar como instructor de vuelo, calificado para realizar vuelos instrumentales y poder controlar aviones mono y multimotores tanto en el aire como en tierra, según lo exija la misión encomendada. Para esa parte de mí que se encuentra a 9 kilómetros del Omniespacio Wilmington, sobre los 263 grados radiales, a 610 metros de altura medida en base a la presión, a las 11.18 horas según el Meridiano de Greenwich, en el día 27 del mes de abril del año 1964 del Calendario Gregoriano Corregido.

El fuselaje del avión que piloto está pintado de color rojo Stearman, con el número 1918 del catálogo Randolph; las alas y la cola son de color amarillo Champion, número de catálogo Randolph desconocido, pero definitiva y precisamente anotado en algún archivo polvoriento, perdido en algún ático sobre el horizonte. Éste es un avión muy preciso, en cada perno, unión y trozo de tela que lleva. No sólo se lo conoce por el título de Detroit-Ryan Speedster, Modelo Parks P-2A, sino además por el número de serie 101, número de registro N499H, construido en el mes de diciembre de 1929, licencia en enero de 1930, con el Certificado número 276, tipo aeronave.

Si se nos separa de nuestros significados y sólo quedamos con las etiquetas pegadas, el aeroplano y yo nos transformamos en unas máquinas bastante complejas y formidables. Cada perno y cable de motor y de todo el aparato tiene un número de almacenamiento, un número de serie y un número de lote. Tomen una lente de aumento, rasquen un poco el barniz y allí aparecen estampados nuestros números. Y carecen de significado. Si uno se rodea de significados, surgen los conflictos y las sombras de los significados y aquellos significados cuyos agujeros no coinciden al ponerlos uno frente al otro no permiten que las piezas puedan atornillarse. Con los números de serie, uno se puede sentir seguro en un mundo de absoluta quietud. Nada de disputas. Nada se mueve.

Pero, en estos momentos me encuentro en movimiento y, con todo cuidado, voy a elegir el significado adecuado para mi nave y buscaré otro que me cuadre a mí.

Como el día es hermoso, biplano, y promete seguir igual, nos daremos el significado de alegría. ¿Qué tal nos viene? Escucha la alegría; busca el sol y las horas tempranas de la mañana. La alegría se mueve con gusto, con prisa, hacia el océano dorado y donde el aire es fresco y traslúcido. La alegría saborea el aire líquido que choca contra el casco de cuero y las gafas que cubren los ojos. Se deleita con la libertad que sólo se encuentra y se gana en lo alto del cielo, desde donde uno no puede caer si continúa siempre en movimiento. Y en ese movimiento nosotros ganamos y la alegría es preciosa, incluso bajo el número 1918 del color rojo bermellón Stearman.

Vamos, vamos, muchacho. La parte práctica de mi ser se hace escuchar, intranquila con los símbolos. Este yo solemne y cauteloso. Vamos, vamos. Todo cuanto deseamos es llegar con este aparato hasta el Atlántico, asomarnos unos cuantos metros, para decir que lo hemos hecho, y luego proseguir hacia el Oeste. El motor, tú ya lo sabes. Puede fallar.

Me pregunto cómo es posible que me sienta tan seguro, tan personalmente seguro de que todo lo tengo bajo control. No lo sé, pero así es como me siento cuando vuelo. Por ejemplo, tomemos esas nubes. Quizás, otros las atravesarían, pero yo soy de los que prefieren dejarlas tranquilas. Sin embargo, para mí, tengo el rumbo hacia el sol sobre el mar, los reflejos del sol en su amanecer, la brisa fría y la tibia. Todo mío. Porque, sin lugar a dudas, no puede haber nadie en el mundo que conozca y ame todas estas cosas tanto como yo. Allí, la fuente de la confianza y del poder. Soy su único heredero, el único que puede elevar un avión hasta el cielo y sentir que realmente ha regresado a casa, mientras la nube pasa por debajo.

Obsérvese una mañana, cuando el sol se levanta entre las nubes, o cuando se pone en un atardecer. ¿No hay allí millares de rayos dorados? ¿No se ve una brillantez como si se ocultara detrás un fuego fundido? Éstas son las escenas de mi mundo; visto desde la tierra, tan brillante y tan cálido y tan lleno de belleza, que las nubes no pueden contenerlo todo y se desborda y salpica sobre la tierra, ofreciendo una muestra del brillo y del oro que existe más arriba.

Ese ruido lejano de cuatro cilindros, de cinco o de siete, que se escucha sobre la nube, procede de una máquina alada sumergida en un mundo de resplandor. Estar allí arriba y volar junto a esta criatura es como tener una visión, ya que en el amanecer las alas de un avión brillan como el oro y se tornan plateadas si se observa en el ángulo adecuado; y en la cubierta de la carlinga y por el parabrisas, danzan los fulgores de los diamantes. Y en su interior, va un piloto que observa. ¿Qué se puede decir ante semejante espectáculo? Uno permanece en silencio y comparte con otro piloto en otra carlinga un momento de silencio.

Porque cuando se presencia todo esto, cuando la grandeza sumerge al avión y al piloto que lo conduce, no hay nada que decir. En medio del encanto de estas tierras altas; si se hace referencia a la belleza, a la

alegría de los suburbios mundanos de la tierra, de la ciudad, de los muros y de la sociedad cultivada, uno se siente tonto y fuera de lugar. Un piloto no puede hablar con nadie de las maravillas del cielo, ni siquiera con el ser más querido.

Cuando el sol está alto y el encanto se desvanece, el combustible se ha terminado. La aguja blanca marca en el fondo, el pequeño indicador de corcho deja de bambolearse y una lucecilla roja de advertencia se enciende en el control de combustible. Y en el minuto siguiente, o al cabo de cinco o diez minutos, los neumáticos de las ruedas golpean sordamente contra la hierba, o chillan sobre el cemento lanzando unas nubecillas de humo azul, al aterrizar en una pista olvidada hace ya mucho tiempo. Misión cumplida, vuelo terminado. Se anota otra hora más. El lápiz y la bitácora están ocupados durante unos instantes. Pero, aun cuando la tierra se extiende nuevamente bajo nuestros pies y nos rodea la quietud poco natural de un mundo sin ruido de motores, hay más combustible para llenar los depósitos y otras páginas de la bitácora que esperan su turno.

Para un piloto, lo más importante que existe en el mundo es volar. Compartir esto, es un regalo inapreciable. He aquí, muchas veces, la clave que explica los actos desatinados de algunos pilotos jóvenes. Vuelan por debajo de los puentes, rozan los tejados de las casas, maniobran sus aviones y hacen acrobacias a una altura bastante menor de la indicada. Constituyen la mayor preocupación de las bases de vuelo de entrenamiento militar, ya que tales actos reflejan falta de disciplina y, ocasionalmente, significan la pérdida de un estudiante y de un avión. Sin embargo, sus intenciones son las de dar, compartir la alegría con aquellos que aman, compartir una verdad. A veces, los pilotos logran ver tras las cortinas, tras ese velo sutil de terciopelo y encuentran la verdad detrás del hombre, la fuerza detrás del Universo.

En ese tejido brillante están unidas cuatro mil millones de vidas. Cada cierto tiempo, un hombre observará cierta brillantez tras la cortina y se alejará girando hacia las profundidades de la realidad. Los que nos quedamos le vemos alejarse, maravillados durante tan sólo unos instantes y, luego, regresamos a nuestros puestos, entre los hilos de la trama y de la urdimbre de una brillante ilusión.

Con frecuencia, incluso desde un avión vemos las cosas con imperfección. Con los nuevos adelantos, las carlingas cubiertas, los instrumentos de navegación, la radio y los nuevos artefactos electrónicos, solucionan los problemas del vuelo y reemplazan cada vez más al piloto. ¿Una alteración en el rumbo? Lo señala una aguja, calcula el error y el piloto sólo se limita a observar un rostro de vidrio de tres pulgadas. ¿Se quiere conocer el estado del tiempo? No hay más que localizar una frecuencia en la radio, se llama a un meteorólogo y se le pide su sabio consejo. ¿El avión pierde velocidad en el aire y está a punto de detenerse? Una luz roja intermitente brilla en el panel de instrumentos y se escucha el gemido de una sirena de peligro. Desviamos la vista hacia el cielo sólo cuando tenemos tiempo para

gozar del espectáculo y, si no deseamos que nos moleste esta visión, no tenemos necesidad de mirar hacia afuera desde el momento del despegue hasta el aterrizaje. Sobre este tipo de vuelos, los fabricantes de simuladores de vuelos pueden decir con orgullo: "¡Es imposible diferenciar nuestro aparato de entrenamiento del auténtico vuelo!». Y así es. Aquellos que definen el vuelo como el paso de las horas atentos a los movimientos de las agujas de los indicadores y relojes en un panel de instrumentos, no pueden distinguir la diferencia. Lo único que falta es el viento. El calor del sol. Los cañones de nubes y los abismos blancos que se levantan sólidamente a ambos lados de las alas. El sonido y el golpeteo de la lluvia, el frío entumecedor en las alturas, el mar de luz de la luna sobre su lecho de niebla, las estrellas fijas y congeladas en su cielo de medianoche.

Entonces, el biplano, ¿es la mejor respuesta? En caso de que el Parks disminuya demasiado su velocidad, no hay sirenas ni luces de advertencia. Sólo se siente un temblor en el bastón de mando y enseguida se transforma en una máquina que no se deja controlar, consciente súbitamente de que su peso es mayor que el del aire. Hay que estar siempre alerta y preparado para cuando se presenta el temblor. Se debe mirar hacia afuera, porque el exterior es el vuelo mismo, el movimiento a través del aire y el conocimiento de ello. Especialmente, el conocimiento de ello.

La navegación consiste en ponerse las gafas y mirar por el borde de la carlinga, hacia abajo, a través del viento que se arremolina. Las vías del ferrocarril: sí. El cruce del río: sí. Pero, el lago, debiera haber un lago por aquí. Quizás hay viento de proa...

La comprobación del estado del tiempo es una constante. Las nubes se confunden, aumentan de tamaño y descienden hasta los mismos cerros. Columnas inclinadas de lluvia; donde momentos antes no había lluvia. ¿Qué hacer, piloto, qué hacer? Las nubes quizá no son tan densas más allá de los cerros, o quizá ya no hay. Pero, es posible que desciendan hasta rozar los arbustos y el césped empapándolos de lluvia. Para los pilotos y aviones que no calculan bien, los cerros se transforman, a veces, en ataúdes verdes. Cuidado con los cerros cuando la neblina gris y fría te cubre los ojos.

Decide, piloto. ¿Aterrizas ahora? ¿Eliges el césped para un contacto suave y la seguridad de seguir viviendo? ¿O sigues volando hacia lo gris? Esto es volar: decisiones. Y saber que, tarde o temprano, el avión debe descansar.

• • •

El Parks y yo tomamos rumbo al Sur, para seguir la línea de la costa del Atlántico. La playa es amplia, compacta y está desierta y lo único que se escucha es el viento, la rompiente de las olas, el graznido de una gaviota y el paso ventoso y breve de un avión en vuelo. El aire tiene un sabor salado y la bruma salina alcanza las grandes ruedas del biplano.

Durante bastantes kilómetros podemos volar con plena seguridad, con las ruedas rozando las olas, ya que la cautela del piloto experimentado (siempre tener al alcance un lugar de aterrizaje para el caso de que se detenga el motor) queda ampliamente satisfecha por la faja amplia y suave de arena que se extiende a nuestra derecha. No existe mayor seguridad para un piloto que la certeza de contar con la cercanía de un terreno plano. Esta planicie equivale a tener tranquilidad y serenidad en cualquier situación. Que falle el motor, vengan las succiones del vacío, vengan las tormentas con sus rayos y truenos; si existe un campo plano cerca, el piloto no tiene por qué preocuparse. Un planeo en círculo para perder altura, se levanta la nariz suavemente y avión y piloto reciben la bendición, por única vez, de la carencia de presión y sin la necesidad del movimiento constante. Volar sobre una región llana es volar sin presión y es la forma más tranquila de volar que puede conocer un piloto. Y en estos momentos, de horizonte a horizonte, hasta donde me alcanza la vista, se extienden las playas amplias, planas y susceptibles de un aterrizaje, de Carolina del Sur.

Sin embargo, por extraño que parezca, el biplano no se siente bien, como si no se alegrara de estar aquí. Presiente algo, con una sensación de cautela que absorbe incluso la seguridad de la playa infinita que se extiende frente a nosotros. ¿Qué podrá suceder? Bueno, simplemente, que aún no estoy acostumbrado a él ni el avión a mí. Tardará algún tiempo. Pasarán algunas horas de vuelo sobre esta playa antes de poderla gozar en su plenitud.

Una pequeña caleta y un yatecito que se deja llevar por las olas. Pasamos rugiendo sobre su mástil, saludo a su capitán llevándome la mano al casco y recibo su respuesta.

La forma de la tierra y la playa me resulta familiar. Hacia la derecha, surgirá muy pronto un pantano. Y el pantano aparece a la derecha. ¿Cómo puedo saberlo? Un mapa no puede ofrecer este tipo de detalles, ya que la tinta y las líneas de colores, a no ser que se estudien y se imaginen, son simplemente tinta y líneas de colores. Y todo esto me es familiar, las sinuosidades de la playa, el pantano.

¡Por cierto! ¡He estado aquí antes! Volé sobre esta misma faja de playa; y esa vaguedad y la familiaridad proceden de otro punto de vista. Esta playa la sobrevolé antes a una altura muchísimo mayor de la que podría alcanzar jamás el biplano, a 13 kilómetros de altura; y en esa ocasión, al mirar estas mismas arenas, noté con satisfacción que mi velocidad era de 950 kilómetros por hora. Ése fue un día muy diferente y en otro tipo de avión. Hermosos días, aquellos. Uno se introducía en un avión de combate de treinta toneladas y volaba con el impulso atronador de un motor a turbina. Ascenso vertical y luego con la proa recta superando la velocidad del sonido.

Era una buena vida y me apenó dejar los aviones de combate con su extraordinaria velocidad y su brillante gloria. Pero me enfrenté a las

circunstancias, se rompieron los lazos y esos días de los medidores de mach y de las miras de las ametralladoras se desvanecieron tras de mí.

Sin embargo, esta tierra alta es la misma, no importa el vehículo que uno conduzca. Con una hélice que gira vertiginosamente frente a mi carlinga, en vez de la turbina descubro que la única y verdadera diferencia es que el combustible dura tres veces más y que, al precio de la velocidad, soy el amo del tiempo y de una nueva clase de libertad.

De pronto, en la playa, debajo de este biplano antiguo en el mundo de hoy, aparece una casa. Dos casas. Cinco y un muelle de madera que se introduce en el mar. Una torre para el depósito de agua y el nombre: PLAYA CRESCENT. Hemos llegado. Es la hora de reponer combustible y comer un bocadillo.

No obstante, el presentimiento continúa, esa reticencia en las maderas y en la tela y el estremecimiento en el bastón de mando.

El aeródromo está formado por una sola pista; una pista de superficie dura, a poca distancia de la torre del agua. El viento sopla desde el mar y cruza la pista. En términos oficiales: viento cruzado. He escuchado las anécdotas de los antiguos pilotos. Jamás aterrices con viento cruzado, decían, y contaban historias sobre los tiempos en que el hacerlo constituía un doloroso y costoso error.

Por unos momentos me olvido del tiempo en que vivo. El aeródromo es seguro para 1964, pero en realidad yo vuelo en 1929.

Vamos, avioncito, cálmate. El Parks se siente nervioso y tenso y muevo el timón de un lado a otro para tranquilizarlo. Se esfuerza por recordarme esas historias. Para él, un viento cruzado es como las llamas para un caballo de carrera. Y lo conduzco, lo obligo a aproximarse al calor y a las llamas, preocupado sólo del combustible y del bocadillo.

Enfilo la pista a 120 kilómetros por hora. Reduzco potencia y el Parks se aproxima inerte hacia la pista. Me sorprende que se sienta tan flojo. Cálmate, querido amigo. Dentro de unos minutos estarás bebiendo un depósito completo de combustible rojo, frío y de 80 octanos.

Las ruedas tocan con suavidad la pista a 110 kilómetros por hora y, con la cola en alto, disminuimos velocidad, pero la pista es aún un borrón a ambos costados. Finalmente, la cola pierde su velocidad de vuelo y la rueda de cola baja y gime contra la dura superficie. Y tenemos que hacer frente a lo inevitable. A 50 kilómetros por hora, contra su voluntad y la mía, el biplano comienza a inclinarse impulsado por el viento. Piso con fuerza el pedal del timón contrario al giro, pero no surte efecto y el avión se bandeja cada vez con mayor velocidad. Aprieto el freno opuesto... pero ya ha pasado el momento en que el freno podría haber ayudado. Y en medio de su bandeo, un monstruo agarra al biplano y lo lanza de costado con violencia. Las ruedas de goma gimen

al patinar sobre la pista. Un gemido, el horizonte se nubla por todas partes, se escucha como un disparo de pistola que procede del tren de aterrizaje principal y las cosas suceden en medio segundo. Mientras estoy en la carlinga, impotente, con el pie a fondo en el pedal del timón, una rueda se rompe y se dobla bajo el avión. La punta del ala baja bruscamente, toca el cemento y saltan chispas, astillas y trozos de lona que se mezclan con el humo azulado del caucho quemado de las ruedas. El biplano, que araña y gime, ha sido víctima una vez más de su viejo enemigo, el viento cruzado.

Y viene el silencio, salvo por el motor que continúa girando y comienza a morir cuando apago los conmutadores.

Estúpido.

Idiota, estúpido, piloto de mala muerte, imbécil. Idiota, tonto, estúpido... ¡Lo has dañado! ¡Mira lo que has hecho, tonto, estúpido! Bajo con lentitud de la carlinga. Todo sucedió con notable rapidez, súbitamente. He destruido un avión porque no hice caso de las antiguas advertencias. El año 1929 no se puede mezclar con el mundo de hoy. Son mundos separados, diametralmente distintos. Estúpido. La rueda derecha está aplastada bajo el avión y partida en dos. Idiota. El extremo del ala derecha está arrugado y el tirante posterior roto. Estúpido, imbécil. Traté de incorporar a la fuerza al año 1929 en la época actual y esa fuerza fue la que hizo romper los pernos de acero del sistema del tren de aterrizaje y doblarlos y retorcerlos hasta convertirlos en unos pequeños cilindros que una vez prestaron utilidad. Idiota, inservible.

Unas gotas de gasolina caen del motor. La pista está muy silenciosa. Ahora, el viento cruzado es sólo una brisa, despreocupada, sin que ya nada le interese.

Los empleados del aeródromo, aquellos que escucharon el accidente, sacan del hangar una camioneta y un guincho, levantan la nariz del biplano y me ayudan a transportarlo bajo techo. Un gato alto reemplaza la rueda y el tren de aterrizaje roto.

Luego se marchan y me dejan solo con el biplano. ¿Cuál es la lección, avioncito? ¿Qué se supone que debo aprender de todo esto? No hay respuesta. Afuera, el cielo se oscurece y, después, comienza a llover.

CAPÍTULO CUATRO

Y eso fue todo? —las palabras del Coronel George Carr despiertan ecos en el hangar—. ¡Tal como me lo explicó Evander, creí que alguien había resultado HERIDO! ¡Vamos, muchacho, mañana podrás volar!

George Carr.

Un conjunto de letras que representan a un rostro curtido por el sol, bajo un mechón de cabello gris y unos ojos azules y cálidos que han visto pasar muchos calendarios y muchos aviones.

La llamada a Lumberton, esa mañana, no fue fácil de hacer.

—Evander, me encuentro en Playa Crescent.

—Espero que tu estancia allí resulte magnífica —dijo Evander Britt—. ¿Y cómo se porta tu nuevo avión? ¿Aún te gusta?

Me sentí agradecido porque entró directo en el tema.

—Me gusta mucho, Van. Pero no creo que le suceda lo mismo conmigo.

—¿Qué quieres decir?

Si antes había pensado que lo llamaba porque algo andaba mal, ahora estaba seguro de ello.

—Tuve una especie de accidente aquí, al intentar aterrizar con viento cruzado. Perdí un soporte del tren de aterrizaje y una rueda y una de las alas ha quedado en bastante mal estado. Quizá tú tienes un soporte y una rueda en tu hangar.

Bueno. Ya estaba dicho todo. Cualquier cosa que pudiera responder, me lo merecía. Incluso lo peor, tendría todo el derecho de decírmelo. Apreté los dientes.

—Oh... no...

Por unos instantes, el silencio llenó la línea, cuando se dio cuenta de que había entregado su avión al hombre equivocado, a un muchachuelo irresponsable que aún no había aprendido a volar en un avión ni a ser piloto.

Este silencio no tuvo nada de agradable.

—Bien —sus palabras fueron joviales y amistosas nuevamente y sólo se notó su preocupación por solucionar mis problemas—. Tengo un tren de aterrizaje completo del que puedes disponer. Y un juego de alas, si también lo necesitas. Se rompió la rueda, ¿no es verdad?

—Así es. La rueda principal derecha. El neumático quedó en buen estado, pero la rueda ha quedado inutilizada.

—No tengo ruedas. A lo mejor Gordon Sherman, en Asheville, pueda prestarte una para que regreses a casa. Lo llamaré de inmediato y si la tiene la iré a buscar.. No sé qué haremos si él no puede ayudar. Son más escasas que los dientes de gallina. Llamaré a George Carr inmediatamente. Tuvo a su cargo todos los arreglos mecánicos del Parks y fue quien le dio la licencia al avión a tu nombre. Si hay alguien que pueda y sepa arreglar el Parks, es él. En caso de que sea George el que vaya, te mandaré con él la rueda y el tren de aterrizaje. No puedo ir personalmente, me gustaría pero debo atender un caso en el juzgado mañana y no puedo faltar. ¿Tienes el avión dentro de un hangar?

—Sí.

—Eso está bien. Aquí está lloviendo y parece que la lluvia va hacia allá. No me gustaría que se mojara —hizo una pausa—. Si deseas que te devuelva el Fairchild puedes contar con ello.

—Gracias, Van. Ya tengo mi avión. Lo único que me falta es aprender a pilotarlo.

George Carr llegó tres horas después, y sus limpiaparabrisas rascaban ruidosamente la superficie resquebrajada del vidrio.

• • •

—¿Por qué no desprendes la tela alrededor de la junta del alerón? Así se nos hará más fácil el trabajo. Podrías poner ese panel bajo el ala, nos ayudará.

El coronel trabaja con alegría, porque le gustan los aviones. Le gusta verlos renacer bajo sus manos. Ahora golpea con un mazo de cuero para enderezar un puntal. Golpe, golpe y ecos.

—...solía volar los domingos en mi Kreider-Reisner 31 y aterrizaba en los caminos. La mayoría de la gente jamás ha visto un avión de cerca y mucho menos ha subido a uno. —Golpe, golpe, golpe-golpe—. Sí. Esa fue una buena vida durante un tiempo. —Golpe-golpe-golpe. Mientras trabaja, sigue hablando de un mundo que yo estoy ahora empezando a conocer. Un mundo en el cual el piloto debe estar siempre dispuesto a arreglar su avión, pues de lo contrario, no podrá volver a volar. Habla sin nostalgia, sin que le hagan falta esos días pasados, como si no fueran otra cosa de antaño; como si en cuanto reponga la rueda del

biplano, fuéramos a poner en marcha el motor y volar hasta el cruce de caminos o el pastizal más cercano al pueblo, para sacar a pasear a esa gente que nunca ha estado cerca de un avión y mucho menos ha subido a uno.

—Parece que ya está listo. —El puntal del alerón está recto y plano como el piso de hormigón de un hangar—. Ha quedado más resistente que antes. Es un trabajo en frío, ¿entiendes?

Después de todo, quizá no he nacido demasiado tarde. A lo mejor, aún no es demasiado tarde para aprender. Crecí en un ambiente de aviones con las estrellas blancas en sus alas y las iniciales de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos grabadas bajo las portas de las ametralladoras. En un mundo de aviones reparados por especialistas, según el reglamento T.O.1-F84F-2, de procedimientos de vuelo establecidos por el Reglamento de la Fuerza Aérea 60-16, de conducta controlada por el Código Universal de Justicia Militar. Entre tantos reglamentos, no hay ninguno que permita a un piloto reparar su propio avión, ya que eso requiere un ejército de técnicos especiales con un ejército especial de números de serie y clasificaciones de trabajos. Generalmente, en el servicio militar, no se reparan aviones ni partes de aviones... se reemplazan. ¿Una radio disminuye su volumen y se apaga en pleno vuelo? Acción a realizar: sacarla y reemplazarla. ¿Un motor que ha trabajado a una temperatura demasiado elevada? Sacarlo y reemplazarlo. ¿Se rompió un soporte del tren de aterrizaje durante la carrera final? Clase 26: nave fuera de servicio. Sin embargo, aquí tenemos a George Carr, vagabundo del aire, mecánico, con un mazo de cuero en sus manos, diciendo que todo quedará más fuerte que antes. Llego a la conclusión de que la reparación o reconstrucción de un avión, o de un hombre, no dependen de las condiciones del original, Dependen de la actitud con que se toma el trabajo. La frase mágica: "¡Y eso es Todo!», y la actitud adecuada, y se acabó la verdadera tarea de reconstruir.

—Gordon Sherman te prestará una rueda de su Eaglerock para que regreses hasta casa. Evander Britt la puso en el baúl de equipajes del coche. —Sus manos se esfuerzan ahora sobre un gran perno de la pata del tren de aterrizaje—. Podrías llevar... la rueda... hasta la gasolinera... para que le pongan el neumático.

Y eso es todo, Gordon Sherman te prestará una rueda. Una rueda poco habitual, de 30 por 5, de aluminio, del tipo que no se hace actualmente y que no se ha vuelto a hacer en los últimos treinta años y que ya nunca volverá a hacerse. Un préstamo de un amigo a quien no conozco. Quizás Gordon Sherman se preguntó cómo se sentiría él a tanta distancia de su casa, antela necesidad de hacerse con una rueda antigua y escasa para su Eaglerock. Quizás le sobran ruedas. Quizás el sótano de su casa está repleto de ruedas de aluminio de 30 por 5. Pero Gordon Sherman, en estos momentos, recibe el agradecimiento silencioso de un amigo al que no conoce y seguirá recibiendo el agradecimiento silencioso durante mucho tiempo.

El Coronel George Carr sigue trabajando durante la noche, bajo la luz fluorescente del hangar de Playa Crescent, en Carolina del Sur. Trabaja y ordena y yo aprendo de él hasta la una y media de la madrugada. A esta hora, el biplano ya está lleno de parches y listo para emprender vuelo.

—Es mejor que lo lleves mañana a Carolina del Norte —me dice, sonriendo, sin saber que a la 1.30 de la mañana, se supone que uno debe estar agotado y dispuesto a caer en la cama—. Allí le daremos los últimos toques. Tengo lona en la tienda y un poco de barniz especial. Tú trabajarás con el pegamento.

Y ya está terminado. Carga el pesado maletín de herramientas en el coche, con el correspondiente ruido de metales al entrechocar, deposita cuidadosamente junto a él la rueda destrozada y, luego de despedirse con un movimiento de la mano, desaparece en la oscuridad, de regreso a Lumberton. Sale, por el momento, un profesor de la confianza. Sale por un portal al que le llamamos pasado, hasta que aprendemos a conocerlo mejor. A la hora en que él llega a su casa, yo ya estoy dormido sobre el suelo del hangar, después de media hora de escuchar la lluvia y pensar en que sólo me faltan cuatro mil doscientos kilómetros de vuelo.

A la mañana siguiente, un biplano emparchado, con la tela amarilla que presenta en varios lugares unas anchas fajas de color rojo, despega de Playa Crescent, sigue el curso de un río, una carretera, las vías del ferrocarril y regresa nuevamente a Lumberton, en Carolina del Norte.

Con la proa enfrentando el viento, toca la hierba de la pista y carretea hasta el hangar donde espera el coronel, con la tela y el pegamento a punto.

Evander Britt empieza a revisar el ala parcheada antes que se detenga la hélice y su mano corre suavemente sobre las fajas de cinta, palpando las costillas rotas.

—Aquí se te rompió una costilla, Dick.

—Lo sé.

—Y veo que soldaron una placa al soporte del tren de aterrizaje. Allí se rompió, ¿verdad?

—Es una pequeña grieta en el lugar donde comenzó a ceder antes de que se partiera el perno. Soldamos la placa y ya no causará más problemas.

Mientras hablamos, no me siento tan consciente de mi culpa. Pero no sucede lo mismo cuando Evander Britt está callado, observando el biplano.

—Si quieres que te devuelva el Fairchild...

—Evander, quiero este avión y sé que no lo merezco. Regresaré en él a casa, aun cuando tarde todo el año, o tenga que recoger todos sus pedazos en una caja y llevarlo hasta California.

Probablemente, éstas no han sido las palabras más adecuadas. Luego de este comienzo, es bastante más probable que tenga que recoger los pedazos del biplano y llevarlos hasta el oeste, antes de que el avión vuele hasta allí por sus propios medios. No cabe ninguna duda de que el abogado preferiría tener nuevamente el biplano en el hangar, en vez de que tenga que vagar por el país con un piloto poco experimentado en su carlinga. No cabe la menor duda. No caben dudas, en absoluto.

—Bien, si alguna vez quieres... —me dice, echando una nueva mirada al ala parcheada—. Vaya, muchacho, por el teléfono tu voz sonaba tan desolada, peor que si se tratara de un gallo mojado. Como un pequeño gallo empapado hasta los huesos. Parecía que el mundo entero se había derrumbado sobre tu cabeza.

—En realidad, no me sentía muy feliz. Aterrizar con ese viento, fue estúpido. Verdaderamente estúpido.

—Bueno, no lo tomes tan mal, muchacho. Estas cosas suceden. Vamos, arremángate la camisa y ayudaremos a George para que el avión quede mejor que si fuera nuevo.

Aprendí a reparar la madera y la tela del avión. El coronel me enseñó a cortar un parche de tela de algodón Grado A y desflecar los bordes, pegarlo al ala suavemente, dejarlo secar, lijarlo y suavizarlo. Otra capa de pegamento y nuevamente la lija. Luego se aplica un pegamento coloreado y lijar y lijar, hasta que no se puede distinguir el parche del resto de la tela. Después de muchos parches, el trabajo terminado y bastante mejor que nuevo, ya es tarde y ha llegado la hora de enfilear proa al oeste, la hora de volar.

—¿Cuánto te debo, George?

Es el momento más difícil, cuando el negocio pasa al primer plano y el aprendizaje y la amistad retroceden a segundo término.

—Oh, no lo sé. En realidad, no he trabajado demasiado. Casi todo lo has hecho tú.

Comienza a hurgar en una caja de herramientas, en busca de su pipa.

—Maldita sea, si yo lo hice. Si no fuera por tu ayuda, este avión se encontraría en el hangar de Playa Crescent, esperando a que se lo llevara el hombre que compra chatarra. ¿Cuánto te debo?

Una semana antes, en Wichita, tuve que reemplazar la rueda de cola del Fairchild. El trabajo duró cuatro horas y fue realizado por mecánicos modernos, especializados y conocedores del mundo de los negocios. Tuve que pagar \$ 90.75, incluidos recambios, mano de obra e impuestos. ¿Cuánto podría costar, entonces, la sustitución de los puntales del alerón, aplastados e inservibles, la instalación de un nuevo cable de suspensión en la pata del tren de aterrizaje principal, la instalación de una rueda nueva, la reparación del ala, de las costillas, del tirante y cubrirlo todo con tela, incluyendo los recambios, la mano de obra y los impuestos?

George Carr se siente incómodo y frente a una situación difícil. Durante veinte minutos trato de hacerle comprender que con mi agradecimiento no podrá pagar la cena de esta noche, el pegamento y la tela utilizada, ni el sueño perdido, ni siquiera la gasolina que empleó en su viaje a Playa Crescent.

—Dime tú una cantidad, entonces —me responde—. Estaré de acuerdo con lo que tú digas.

—Me habría costado quinientos dólares, siempre que hubiera encontrado a alguien que supiera lo que es un tirante en un biplano.

—No seas tonto.

—No lo soy. ¿Cuándo fue la última vez que tuviste que pagar por un arreglo en un avión, George? Eres el mejor mecánico del mundo, pero también el peor negociante. Vamos. Debo partir antes de que se ponga el sol. Y no saldré hasta que te haya pagado. No podría mirarme a la cara mañana si me marchara sin pagarte. Honradamente. Y lo siento, de verdad.

Se escucha una vocecilla avergonzada desde el otro extremo de la habitación.

—¿Sería demasiado treinta, cuarenta dólares?

Discuto con él durante un rato y logro que suba la cifra a cincuenta dólares, con lo cual me queda justo la cantidad necesaria para terminar el viaje a través del país. Sin embargo, tengo la impresión de parecerme a un joven y despiadado señor feudal que se aprovecha de sus súbditos bondadosos y gentiles. Y al mismo tiempo y sin poder evitarlo, siento que estoy cometiendo un sacrilegio. Porque George Carr y yo amamos las mismas máquinas y las mismas alegrías. No puedo dejar de creer que, en el tiempo que pasamos juntos arreglando el biplano, ambos ganamos un amigo. ¿Qué tipo de persona es aquella que ofrece dinero a un amigo a cambio de un acto de amistad?

Sin embargo, esos otros, que no eran mis amigos, aquellos negociantes pulidos y eficientes que repararon la rueda de cola, me presentaron una hermosa cuenta y yo les pagué. Esto no es justo.

El biplano acelera suavemente y se eleva con rapidez en el aire. Paso sobre el hangar, balanceo las alas para saludar a esas dos pequeñas figuras sobre la hierba del campo y de nuevo rumbo al Sol, que se mueve fuera de su inmenso arco, hacia una especie de colisión contra un horizonte inmóvil.

• • •

¿Cuántas colisiones llevas, Sol? ¿Cuántas veces has caído desde ese foco de calor blanco hasta este arco frío, hasta este valle en el cual te hundirás esta tarde? Y en todo el mundo, a cada instante hay un amanecer y comienza un nuevo día.

El Sol se mueve otra décima de grado hacia el horizonte y, mientras continúo volando, el valle que lo habría recibido se transforma en un pequeño lago, todo dorado, un espejo del cielo dorado. Y más tarde, un bosque pretende tomar el lugar de descanso final del Sol. Si pudiera detenerme en el aire, realmente podría creer que el Sol se hunde en ese valle, o en ese lago, o en ese bosque. Pero el biplano desvanece las viejas ilusiones con la misma rapidez y seguridad con que crea otras nuevas.

Y en estos momentos, comienza a dar forma a una: el motor funcionará para siempre. Escucha: 1-3-5-2-4, una y otra vez, una y otra vez. Si no falla en estos instantes, no fallará jamás. Soy fuerte y poderoso y haré girar mi hélice brillante hasta que el propio Sol se canse de salir y ponerse.

• • •

La tierra se oscurece y su superficie aparece como una suave laguna de sombras. Una vez más, el biplano me recuerda que no tiene luces de aterrizaje, ni tampoco de vuelo. Incluso la linterna queda fuera de mi alcance, en el interior de la carlinga delantera.

Esto podría ser maravilloso. Pasar el tiempo soñando y despertarse envuelto por la noche. Amigo, debes encontrar un lugar para aterrizar o tendrás que hacer nuevas reparaciones. La duración de los cincuenta y dos galones de gasolina, a 1.740 revoluciones por minuto, es de cinco horas y seis minutos. Esto significa que, en este momento, mi valiente motor dispone de combustible para tres horas y veintiún minutos de funcionamiento. Mi compañero de cinco cilindros y su fiel hoja resplandeciente, cesarán de girar justo en el instante en que se ponga el sol en San Francisco y comience a amanecer en Yakarta. Y luego, quizás, un planeo silencioso de veinticinco minutos y el fin del mundo. Porque el cielo es literalmente el único mundo para un avión y para quien lo pilota: El otro mundo, con sus flores, sus mares, sus montañas y

desiertos, es una puerta abierta para la muerte de la nave y el hombre en el cielo, a no ser que retornen a él suavemente, con mucho cuidado, y eligiendo con atención el lugar de aterrizaje.

Es hora de aterrizar, ahora que aún hay luz. Estudiemos la situación. Hacia un lado, a través del viento profundo, tenemos unos pastizales que se oscurecen, un rompecabezas de bosques de pinos, un pequeño pueblo. Y mira eso, un aeródromo. El faro lanza su destello verde... blanco... verde... y una doble hilera de brillantes puntas de alfiler en la oscuridad; las luces de la pista. Vamos, avión, descendamos y durmamos en tierra esta noche.

Mañana será un gran día.

CAPÍTULO CINCO

Llega el amanecer, el sol nuevamente y una brisa fresca y tierna que sopla sobre el ala que me protege. Una brisa fría y pura procedente del bosque, que es puro oxígeno. Sin embargo, sigo durmiendo en la tibieza del saco de dormir. Y sueño con aquella mañana en que por primera vez volé en un avión...

El amanecer, el sol y una brisa fresca y tierna. Sopla suave, muy suavemente, rozando, moviendo levemente, acariciando el cuerpo metálico de una pequeña avioneta que espera quieta y silenciosa sobre el césped de color esmeralda.

Con el tiempo aprenderé acerca de la velocidad relativa del viento, de las capas límites y de las fajas térmicas cuando se avanza a Mach Tres. Pero ahora ignoro todo eso y la brisa es sólo brisa, suave y fría. Espero junto al avión. Espero que se acerque un amigo y me enseñe a volar.

En el aire se escucha el susurro lejano de un pequeño pueblo que amanece, susurrando con la brisa temprana. Se han perdido demasiadas cosas, habitantes de la ciudad, dicen las palabras trazadas en humeantes pensamientos. Duerman en su concha de cemento hasta que el sol esté alto y piérdanse el amanecer. Piérdanse la brisa fresca y el callado susurro de la concha marina, piérdanse la alfombra de alta hierba humedecida y el silencio suave de la brisa temprana. Piérdanse el aeroplano frío que espera y el ruido de pisadas de un hombre que les puede enseñar a volar.

—Buenos días.

—Hola.

—Suelte esa amarra, por favor.

No tiene para qué elevar la voz. La brisa de la mañana no ahoga la voz humana.

La cuerda de seguridad está húmeda y llena de pequeñas púas y cuando tiro de ella para soltarla de la anilla de metal, su roce despierta ecos en el amanecer. Éste es un acto simbólico. Soltar las amarras de un avión atado a tierra.

—Esta mañana, tomaremos las cosas con calma. Descanse y trate de sentir el avión; recto y nivelado, unas pocas vueltas para observar la región...

Nos sentamos en la carlinga y aprendo a atarme el cinturón de seguridad. El despliegue de instrumentos en el panel es asombroso; el mundo callado queda fuera al cerrarse la puerta metálica de la cabina sobre el marco metálico recubierto de goma, con unas palabras grabadas encima del lugar diseñado para los pedales del timón. Las palabras son: Luscombe. Son palabras muy usadas e imparciales, sin embargo, la admiración y excitación quedaron grabadas en el molde. Luscombe. Es un tipo de avión. Saboreen esa palabra extraña y excitante. Luscombe.

El hombre que se encuentra junto a mí ha realizado una serie de movimientos en los conmutadores de ese asombroso panel. No parece estar confundido.

—Despejar.

No sé a qué se refiere. Despejar. ¿Por qué ha dicho despejar?

Se pulsa un botón. Es un botón especialmente elegido para este momento, entre todos los botones iguales. Y así desaparece mi tranquilo amanecer.

Se escucha el rascar de metal contra metal, de engranaje contra engranaje, el movimiento laborioso de un pequeño motor eléctrico que hace girar una gran masa de metales en el motor y en el acero de la hélice. No es el ruido que emite un motor de un coche. Es el motor de arranque que hace partir el motor de un avión. Y así, como si se hubiera pulsado un botón oculto, el motor empieza a funcionar, rompiendo la quietud con una multitud de explosiones de gasolina y fuego. ¿Cómo puede pensar con tanto ruido? ¿Cómo sabe qué hay que hacer a continuación? Durante unos segundos, la hélice fue como un borrón, un disco que brilla a la luz temprana del sol. Un disco místico, resplandeciente, que ondula la luz del amanecer y nos invita a seguirlo. Nos conduce a lo largo de un amplio camino de hierba, sobre el cual se deslizan las ruedas. Pasamos junto a otros aviones aparcados y atados a tierra, muertos y callados. El camino conduce hasta el extremo de una anchísima carretera nivelada.

Pisa los frenos y empuja una palanca que transforma el ruido en algo insoportable. ¿Le sucederá algo a este avión? ¿Esto es volar? Estarnos atados a los asientos, comprimidos en el interior de la pequeña cabina y asaltados por cien decibelios. Quizá sea mejor que yo no vuele. Luscombe es una palabra extraña y significa avión pequeño. Pequeño, bullicioso y hecho de metal. ¿Éste es el sueño de los vuelos?

El ruido amaina durante unos instantes. Se inclina hacia mí y yo hacia él, para podernos escuchar. —Parece que todo va bien. ¿Está listo?

Asiento con un movimiento de cabeza. Estoy listo. Es mejor que terminemos todo esto de una vez. Me dijo que sería muy divertido y pronunció las palabras con ese extraño y suave tono de voz,

aparentando una sonrisa que utilizaba cuando creía lo que decía. Ése fue el significado que me trajo hasta aquí. Tuve que abandonar un lecho muy cómodo a las cinco de la madrugada para caminar sobre la hierba húmeda y bajo la brisa fría. Vamos, terminemos esto de una vez y no me moleste más con sus vuelos.

La palanca se mueve hacia adelante nuevamente, el ruido es insoportable otra vez, pero ahora los frenos se sueltan y el pequeño avión, el Luscombe, se abalanza sobre la amplia carretera y nos lleva consigo.

Hacia el cielo.

Y sucedió realmente. Comenzamos a correr sobre las ruedas, tras la mágica hoja que lanza resplandores al girar y, de pronto, las ruedas dejaron de correr.

Había visto millares de aviones en vuelo. Millares de aviones y ninguno me impresionó. Pero ahora estaba yo y esa tonalidad verde que se alejaba bajo las ruedas. Ésa era la tierra. ¿Me separaba de la hierba verde y de la tierra callada? Aire. Aire fino, invisible, que se puede soplar, respirable. El aire es nada. Y entre nosotros y la tierra: kilómetros de nada.

¿El ruido? Sólo un ligero zumbido.

¡Allí! ¡El sol! ¡Los tejados de las casas brillan y el humo de las chimeneas que se eleva!

¿El metal? Maravilloso metal.

¡Mira! ¡El horizonte!

¡Puedo ver más allá del horizonte! ¡Puedo ver hasta el fin del mundo!
¡Volamos! ¡Dios mío, estamos volando!

Mi amigo me observa y sonrío.

• • •

La brisa mueve la faldilla de mi saco de dormir y el sol se ha elevado totalmente en el horizonte. Son las 6.15 y es hora de levantarse y ponerse en marcha. El viento no sólo es frío; es helado. ¡Helado! Creí que la primavera en el Sur era un tiempo de calor húmedo desde un amanecer hasta el siguiente. Me introduzco en el congelado traje de vuelo, me calzo las frías botas y me pongo la helada casaca de cuero. El aeródromo me envuelve con su planicie y las luces de la pista aún están encendidas. Bien, desayunaré en la próxima parada y ahora pondré en marcha el motor y lo calentaré. Estos motores antiguos deben dejarse calentar cuidadosamente antes de emprender vuelo. Necesitan unos diez

minutos de funcionamiento en tierra para eliminar el frío del aceite y dar vida a sus controles.

A pesar del frío, la hora de poner en marcha el motor constituye un bello momento del día. La rutina: girar la hélice unas cinco veces, abrir la llave de paso de la gasolina, enriquecer la mezcla, cebar el motor, girar la hélice un par de veces más, encender el magneto, bombear el acelerador, dar vueltas a la manivela de partida, correr hacia la carlinga, pulsar el motor de arranque, tragar gases del escape y el motor ruge, sin silenciador, en un tono fuerte, agudo, frío, sacudiendo de nuevo el silencio del aeródromo.

¿Cuántas veces he puesto en marcha el motor de un avión, a pesar de mis pocos años de vuelo? ¿En cuántos aviones? Formas tan diversas, ruidos tan diferentes, pero detrás de todos ellos siempre lo mismo; son símbolos de un mismo significado.

—¡Despejar!

Pulso el botón de partida y la hélice se transforma en un arco borroso y vacilante. Cebo la mezcla. Y del escape surge una nube de azul y una tormenta de ruido. Si se analiza la nube bajo un microscopio se encontrarán en ella pequeñas partículas de aceite sin quemar. Si se mide el sonido en un osciloscopio, en la cinta de registro se marcarán unas líneas punteadas angulosas y cambiantes. En ninguno de los instrumentos se puede medir la esencia de la puesta en marcha del motor. La esencia es invisible y sólo se encuentra en la mente de aquél que controla los conmutadores que dan vida al motor. La hélice comienza a girar, se revisa la presión del aceite y se deja calentar el motor. Uno o dos minutos funcionando a 900 rpm. Se adelanta el acelerador hasta que las ruedas empiezan a rodar. Se carretea hasta la pista que nos espera.

¿Cuántas veces en la historia se habrá repetido esta misma rutina? Desde los primeros días, cuando la puesta en marcha de un motor era la señal para que la tripulación de tierra se lanzara sobre la cola del avión, para sujetar a un aparato sin frenos hasta que el piloto lo indicara con una seña que hacía con la mano. A lo largo de esos días en que brilló el sol de la guerra, cuando la puesta en marcha de un motor señalaba el punto culminante de: «Adelante Uno... Engrane Uno...» Y el gemido del motor de arranque de inercia que descendía bruscamente de intensidad. Hasta los días en que, de vez en cuando, llega hasta la fila de tripulantes el rumor suave de un motor en marcha y la única señal de vida que se puede percibir es la subida violenta de la aguja que marca la temperatura de escape y las primeras emanaciones de calor que salen de las turbinas cuidadosamente cubiertas por el suave metal.

Pero para todos, la puesta en marcha del motor significa el inicio de la jornada. Si alguien desea buscar parte del romance que encierra el vuelo, que esté atento al instante en que el motor comienza a funcionar. Escójase cualquier momento de la historia de la aviación, en el tipo de

avión que se desee y allí se encontrará un casco o un bloque macizo de romance, de gloria y de encanto. El piloto, desde la carlinga, prepara su avión y se prepara a sí mismo. En todos los idiomas, en cientos de términos diferentes, llega el momento en el cual una palabra o una señal significan: Adelante.

—¡Despejen!

—¡Contacto!

—... engrane Uno.

—... Entendido. Partida Uno.

—Izquierda despejada.

—Luces fuera.

Un rayo de luz verde se destaca en el cielo.

El jefe de escuadrilla dibuja un círculo en el aire con su dedo.

—Pilotos. En marcha los motores.

—Ahora.

—Adelante.

Las grandes masas negras de las hélices empiezan de pronto a girar. Afuera, las unidades de poder vacilan y casi se apagan bajo el impacto de la carga instantánea de alto amperaje. La explosión de los motores de arranque de inercia. El silbido y el estremecimiento de los motores de arranque de aire comprimido. El bullicio y golpeteo metálico y los gemidos esforzados de las manivelas que rompen la inercia. El chasquido violento del primer impulso de los magnetos. El rugido del aire exterior que penetra en los motores de arranque de los motores a turbina. La aceleración lenta y suave de las palas recortadas de las turbohélices.

Se pasa de la quietud al movimiento; de la muerte a la vida; del silencio al rugido del trueno. Y para un hombre que viaje en cada una de las carlingas es una parte de la jornada.

Para quien lo desee existe el estruendo y la gloria, el humo azul y el trueno. Los descendientes de los pioneros no necesitan lamentarse porque ya no hay fronteras que traspasar; les esperan silenciosamente sobre sus propias cabezas. El aspecto de la máquina que muy pronto formará parte del pionero, carece de importancia. Puede encontrarse bajo órdenes de vuelo, con una misión militar firmada por el presidente de la nación, conduciendo cuarenta mil libras de poder al doble de la velocidad del sonido, protegido por cristales de 2,5 centímetros de

espesor y por una atmósfera artificial en el interior de su carlinga. Y a pesar de las restricciones a que está sometido por los reglamentos militares, puede saborear la libertad y gozar del espectáculo del cielo. Puede encontrarse también bajo las órdenes de su propio deseo y conciencia, con un avión comprado a cambio de un segundo automóvil, volando a 160 kilómetros por hora, protegido del viento por un plexiglás de tres milímetros, o por un casco de cuero y un par de gafas.

El viaje ha sido realizado decenas de miles de veces; viaje emprendido por Montgolfier, por Montgomery y por los Wright; viaje que fue adelantado y preparado por Lincoln Beachy, Glenn Curtiss, Earle Ovington y Jack Knight; y sucesivamente suavizado y ampliado por cada hombre que despegó un avión de tierra o que, durante una hora, soñó con poder volar. Sin embargo, a pesar de los centenares de millones de horas que los hombres han pasado en vuelo, ninguno ha dejado una huella en el cielo. Cuando volamos, impulsamos en el aire una pequeña ondulación. Una vez que el avión ha pasado, el cielo recobra su uniformidad, cubriendo cuidadosamente cada señal de nuestro paso y recupera el aspecto de desierto y quietud que siempre ha tenido.

Vamos entonces, griten: ¡Despejen! Y enciendan el motor de arranque. Respiren el humo azul y echen a rodar las ruedas. Revisen la presión del aceite, la temperatura, abran la válvula del combustible y preparen los flaps para el despegue. Que la hélice gire y aumenten las revoluciones hasta alcanzar la marca roja del indicador. Sumérjanse en un mar de ruidos y maravillosa gloria. Y sigan la senda, escojan el camino en soledad.

• • •

Hoy día, nuestra tarea consiste en cruzar la tierra a grandes saltos, avanzar lo más posible hacia el Oeste antes que el sol gane su carrera.

Someto a prueba el motor brevemente y siento la alegría de encontrarme lejos de casa y de revisar el motor en la forma exacta en que se debe hacer.

El acelerador avanza, se levanta una nube de polvo y otra vez estamos en el aire. Grandes marejadas verdes de árboles en primavera pasan por debajo mientras comienza nuestro vuelo de crucero y así compartimos la alegría de otras máquinas y de otra gente que sólo se sienten felices cuando están en movimiento.

La mano se mantiene en el bastón de mando, tanteando los elevadores y el timón, los dedos sobre el conmutador del magneto. La voz ordena: "¡Contacto!". Cada uno es parte de un ser que busca los horizontes perdidos hace miles de años. El pensamiento dice: «Esta vez. Quizás en esta oportunidad». La búsqueda, siempre la búsqueda. En un viaje de rutina, los ojos del buscador tratan de penetrar en lo oculto, sobre las regiones que atraviesa diariamente el Vuelo 388. Su mirada surge de la atestada cabina de vuelo de un reactor de línea o desde la cabina de una

avioneta. El Elíseo perseguido, el valle de la felicidad sin descubrir. Una y otra vez, el buscador se yergue en su carlinga, hace señas al copiloto para que mire e inclina un ala para conseguir una mejor visión. Pero la hierba nunca está lo suficientemente verde; son malezas las que bordean la orilla del agua, y una faja de tierra árida se extiende entre el valle y el río. De vez en cuando, el ideal se refleja en el cielo. De vez en cuando se logra momentáneamente la perfección: la nube, dura y brillante que se destaca contra un cielo también duro y brillante. Viento, nube y cielo; denominadores comunes de la perfección, eternos. La tierra se puede alterar. Se cortan los pastizales, se nivelan los cerros y se desparrama una ciudad encima. Pero, ¿se puede cortar el viento? ¿Enterrar una nube bajo el cemento? ¿Torcer el cielo hasta darle la imagen que existe en la mente de un hombre? Jamás.

Perseguimos una meta y encontramos otra. Buscamos lo visible, mantenemos el recuerdo intacto de la perfección que pasó y en las decenas, centenares y miles de horas durante las cuales surcamos el cielo, descubrimos una perfección muy diferente. Viajamos hacia una tierra de felicidad y en nuestra búsqueda descubrimos que otros pilotos, más antiguos, lo han intentado antes. Ellos se refirieron a la soledad en las alturas y nosotros encontramos la soledad. Ellos hablaron de tormentas; y las tormentas están allí, quietas, resplandecientes. Ellos nos contaron del sol en su cumbre, de los cielos oscuros y de las estrellas más brillantes que jamás se hayan visto desde la tierra. Y todo esto permanece.

Si ahora pudiera charlar con uno de esos vagabundos del aire o leer sus anotaciones en las amarillentas páginas escritas en 1929, me recomendaría volar hacia el Sur, por la ruta de Columbia, en Carolina del Sur, hasta Augusta, en Georgia. Seguir una vía férrea es lo más sencillo del mundo, pero al salir de Columbia hay tal confusión y multitud de cruces de vías, que se requiere buena vista para seleccionar la que conduce a Chattahoochee, a Mirabel, a Oak Hollow. Si eliges mal, me diría, te encontrarás en medio de la nada y sin apenas idea de cómo poder regresar.

Y es verdad. ¡Mira ese enredo de vías allí abajo! A lo mejor, por los alrededores hay una molécula o dos de aire que recuerdan el brillo de su hélice y que deben reír socarronamente ante mi preocupación que, aun cuando tiene lugar tanto tiempo después, gira en torno al mismo problema que causó su propia preocupación. Ambos debemos salir de este laberinto y sin ayuda de nadie. No sé qué hizo él, pero yo me dirijo hacia la aguzada punta de flecha que forma un lago marcado en nuestro rumbo y, cuando ya no queda otra alternativa, sigo la única línea férrea a la vista. Quizás él lo hizo mejor. Me gustaría tenerlo cerca; me agradaría ver su Jenny o su J-1 Standard, sobrevolando suavemente la vía férrea. Pero, en esta mañana, sigo solo, al menos hasta donde me alcanza la vista. La historia, la tradición y las viejas moléculas me rodean a cada segundo. Aquellos pilotos de la época de los vagabundos del aire decían que el cielo era frío y que se congelaban en sus carlingas. Ahora sé que lograban mantenerse templados durante un

tiempo, simplemente pensando que en el sur no podía hacer tanto frío. Después de todo, la gente acude aquí huyendo del hielo de los inviernos del norte. Pero, finalmente, ya no queda ninguna forma de luchar y se aprende la lección. El frío es terrible; sobre Carolina del Sur, en una mañana de primavera, el frío es para congelarse. Solía reír cuando me decían que los antiguos pilotos se acurrucaban lo más posible para lograr el máximo de protección del parabrisas, restregaban rápidamente los pies contra el suelo, con extraños movimientos, con el único fin de evitar el frío.

Ahora no me río. En cambio, sobre Carolina del Sur, descubro una técnica propia. No seré tan temerario de creer que no fue descubierta antes en decenas de oportunidades, en este mismo espacio aéreo, por decenas de otros pilotos. En el centro del panel de instrumentos, hay una manivela imaginaria insertada. Hay que darle vueltas. Se gira cada vez más rápido con el guante derecho, luego hacia atrás y con mayor velocidad aún, se gira con el guante izquierdo. Si se da vueltas a la manivela con la suficiente rapidez y durante bastante tiempo, uno logra mantenerse por encima del punto de congelación y evitar que su carne adquiera un tono azulado. Y es tan agotador que a duras penas se pueden juntar las fuerzas necesarias para echar un vistazo por la borda y comprobar hacia dónde lo arrastran los vientos.

El sol de Carolina del Sur está calculado para que comience a entibiar el aire precisamente un segundo antes de que el piloto, cubierto de escarcha, decida hacer un alto en el camino, dejarse de tonterías, aterrizar y encender un fuego con gasolina para calentarse. La casaca de cuero forrada de vellón, el traje de vuelo de lana, las camisas y los guantes de piel de conejo, no sirven para nada. En ese último segundo, lo que salta al escenario es el sol, lanzando centenares de millones de BTU hacia la tierra, comenzando a calentar el aire poco a poco, muy gradualmente. Pilotos de antaño, dondequiera que se encuentren ahora, puedo asegurarles que las mañanas primaverales de Carolina del Sur siguen exactamente igual a como ustedes las dejaron.

Ellos siempre procuraban tener al alcance un lugar de aterrizaje en caso que fallara el motor, y yo siempre lo hago. Esta es una de las antiguas costumbres que se ha perdido. Las probabilidades de fallo de un motor moderno en pleno vuelo son astronómicas. Las probabilidades de que falle en cualquier momento de uno de sus vuelos, mientras el piloto busca un lugar adecuado para aterrizar, están fuera del alcance de las matemáticas corrientes. De manera que, a excepción de cierto trabajo con los labios, los aterrizajes forzosos ya no se practican en los aviones modernos. ¿Para qué molestarse si un motor jamás falla? Hace años que ya no se enseñan los tirabuzones y la forma de salir de ellos. Disponemos de sirenas y luces de alarma que nos advierten y señalan las condiciones en que un piloto novato podría salir él solo de un tirabuzón. Y si un avión nunca cae en tirabuzón, ¿para qué enseñar la forma de recuperarse de ellos? ¿Para qué enseñar acrobacias? La posibilidad de que un piloto salve su vida porque conoce cómo controlar un avión en caída vertical o cómo sacarlo de un vuelo cabeza abajo, es

bastante remota, ya que si no se ha de afrontar una turbulencia de extrema violencia y si no se cruza el chorro de aire de un transporte a reacción, son muy lejanas las probabilidades de que un avión conozca algo más que una inclinación aguda. Además, la mayoría de los aviones modernos no tienen licencia para hacer acrobacias.

La pericia de antaño se ha perdido. No escuches el viento para determinar tu velocidad, mira el indicador de velocidad del aire y confía en que su funcionamiento es correcto. No mires por el borde de la carlinga para calcular la altura, confía en el altímetro y no te olvides de controlarlo antes de emprender cada vuelo. Si pones los números adecuados en los indicadores que corresponde, en el momento oportuno, tendrás un coche con alas de primera clase.

No hay razón para amargarse, porque cuando me refiero a que la pericia de antaño se ha perdido, no digo la verdad. Esa pericia y los tiempos antiguos están ahí para aquellos que deseen salir a buscarlos.

• • •

Pasa una hora y se acaba la vía férrea. Aparece la ciudad llamada Augusta. Desciendo hacia el aire más cálido y con el timón y el bastón inclinado a la izquierda, describo un amplio círculo sobre el aeródromo. Allí está el indicador de vientos, señalándome que, en esta mañana, prácticamente reina la calma. Surgen una serie de pistas, que desprecio, y unas fajas de hierba entre ellas, a las que presto mucha atención. Observo las gasolineras pintadas de rojo, sin clientes a esta hora temprana de la mañana.

En el cielo tampoco hay clientes. Estoy solo. Aplico un poco más de alerón, para situar las alas en vertical y dejarme caer con rapidez hacia la hierba. En los aeródromos, es poco frecuente que se aterrice en las fajas de hierba, de manera que debo estar atento a las madrigueras de conejos ocultas y a las acequias que las cruzan. El biplano roza el césped y desde esa distancia me es posible observar el suelo atentamente. Parece adecuado para aterrizar.

Incremento la potencia con el acelerador, asciendo en curva hacia la izquierda, en una maniobra que me dejará de nuevo justo frente a la faja de hierba. Pero esta vez es para aterrizar.

Tardo tres minutos en efectuar la última vuelta, antes de enfrentarme con la hierba y alcanzo a echar el último vistazo al terreno. De pronto, cuidado, conejos. Y más adelante, hay un trozo de tela de color guinda, zumban las abrazaderas y los tirantes, brilla la cubierta de aluminio de un motor, un parabrisas delantero manchado de aceite, cilindros de color negro, la visión borrosa de una hélice abandonada, por aquí y allá unos triángulos pequeños de vidrio, hacia los costados el paso lento y borroso de la hierba y, de pronto, el contacto duro de las ruedas que comienzan a girar sobre la tierra fría y millares de trozos fríos de hierba aplastados por las ruedas y esta vez sí que tendré cuidado y

trabajo con el timón para mantenerlo recto y en este instante precisamente perdí el control a causa del viento cruzado y recuerdas cómo empezó a patinar y no podías remediarlo timón a la izquierda timón a la derecha timón a la izquierda pero ya está a punto de terminar y gracias a Dios no tardamos mucho esta vez. Y me alegro de estar nuevamente controlando el avión y poder moverlo en forma de S para ver hacia adelante y avanzar lentamente.

Giro con facilidad y, ahora, es poca la hierba que cruje bajo las ruedas y, si lo quisiera, podría bajarme aquí mismo y caminar sobre la hierba. El biplano deja de ser un avión, para transformarse en un gran vehículo torpe, de sólo tres ruedas, vacilante, impulsado por el artefacto más ineficiente en forma de ventilador que gira en el extremo de su nariz.

Llegamos hasta el cemento de una pista de carreteo y desaparecen los baches y bamboleos de la tierra. A través de este proceso llamado «aterrizaje», me he trasladado desde el aire de 1929, de vuelta a este mundo moderno de las pistas de carreteo de cemento y la consabida pregunta: «Señor, ¿la gasolina la pagaré al contado o con tarjeta de crédito?».

Hay oportunidades en que, cuando uno regresa a lo Moderno, el servicio es quizá demasiado rápido. El rugido del motor tarda aún unos minutos en desaparecer de los oídos. Además, debieran darle tiempo a uno para quitarse el casco y saborear este instante, sentir la calma y gozar con ello, soltarse el cinturón de seguridad, librarse del arnés del paracaídas y saber que, con toda libertad, uno puede estirar las piernas, beber una cerveza o quedarse quieto junto a la estufa de la sala de vuelo para calentarse un poco. No envidio a los pilotos que vuelan en los cielos modernos. Más bien siento lástima de ellos, si no conocen la sensación de alegría al desprenderse del casco de cuero y salir de un avión antiguo, con el motor recalentado, una vez que han regresado a tierra.

El sol brilla. Hace frío aún pero también brilla el sol. Durante unos instantes, siento la tentación de buscar el calor de la sala de vuelo, sus mapas y su teléfono que comunica con la gran red de información sobre los vientos y el clima reinante en el país en esta mañana. Logro apartar la tentación y los malos pensamientos. No se deben abandonar los requerimientos de lo antiguo para que otro los llene. ¿Es éste un credo para aquellos que pilotan aviones antiguos? En parte lo es. Pero lo que obliga con mayor fuerza es el hecho de que el piloto es el único que sabe como llevar a cabo el mantenimiento de su máquina. Llenar un depósito de gasolina es algo muy sencillo. Sin embargo, en una oportunidad, un piloto se vio obligado a aterrizar en un pastizal con la hélice detenida y vertical frente a sus ojos y con los pistones del motor congelados dentro de los cilindros. En esa ocasión tenía tanto frío, que dejó a otra persona encargada del mantenimiento de su viejo Avión. Le llenaron de gasolina el depósito del aceite al confundir una tapa con otra, ya que estaban prácticamente en la misma posición. Un error tonto, casi inconcebible.

Pero el saber que era un error tonto no le sirvió de nada al piloto cuando su hélice dejó de girar.

La verdadera razón por la cual me encuentro soportando el frío, acurrucado entre las alas, mezclado con esa selva de tirantes y cables y sosteniendo el negro pitón de la manguera de gasolina, no es que obedezca a un determinado credo ni que tema los errores que otro pueda cometer. Estoy aquí porque debo conocer mi avión y darle a él una oportunidad de conocerme a mí. Durante el vuelo, hora tras hora, es el avión el que hace todo el trabajo. El motor absorbe miles de detonaciones por minuto, calores y presiones que yo no podría soportar ni siquiera un segundo. En el aire, los cables y tirantes y la tela de las alas sostienen los mil cien kilos de peso del avión, del combustible, del piloto y del equipo, enfrentándose a vientos de ciento sesenta kilómetros por hora. En cada aterrizaje, los débiles soportes del tren de aterrizaje y las viejas ruedas deben soportar estos mil cien kilos que se dejan caer al suelo a unos cien kilómetros por hora y los baches y montones de tierra no facilitan la tarea. Yo sólo me limito a permanecer en la carlinga y dirijo la operación. E incluso esto lo hago sólo en parte, ya que algo de mi atención se distrae en la observación del viento que nos mantiene en el aire, en dar vueltas a una manivela imaginaria para mantener el calor, pensar en otros tiempos, en otros vuelos, en otros aviones.

Lo menos que puedo hacer a cambio de todo esto es atender a las necesidades de mi avión antes de buscar egoístamente mi propia comodidad. Si no me preocupara del avión mientras sus ruedas descansan sobre tierra, no tendría nunca el derecho de pedirle un favor especial, ocasionalmente, cuando nos encontramos en pleno vuelo. Quizá pedirle el favor de seguir funcionando, a pesar de que la lluvia cae muy intensamente sobre el motor; o pedirle a los cables y tirantes que soporten la furia súbita de los vientos turbulentos sobre las montañas. Y quizá, pedirle el último favor de romperse en mil pedazos en las rocas de un desierto, al tener que aterrizar y permitir que el piloto salga sin un rasguño.

Si me detengo a pensar, a analizar el hecho mientras le doy de beber gasolina de ochenta octanos, debería ser capaz de mirarme a mí mismo con sorpresa y reír. ¿Pedirle un favor a un aeroplano? ¿Dejar que un avión me conozca mejor? ¿Te sientes bien? Sin embargo, no resulta, no puedo burlarme. No vivo una fantasía; este cemento es sólido y descansa sobre el sólido suelo de Augusta, en Georgia; en mi guante derecho siento el acero duro de la boca de la manguera y el combustible cae en un depósito muy real y el vapor ácido y fuerte de la gasolina me da en pleno rostro cuando me inclino para ver cuánto combustible falta para llenar el depósito. Debajo de mí, un muchacho abre con un punzón una lata de aceite para el motor; el ruido de la lata al romperse es breve, sonoro y parece bastante real. Éste no es un mundo de fantasía. Y si lo es, al menos es el mismo mundo de fantasía en el cual me he movido durante varios años. Es extraño que no haya sido capaz de burlarme. Podría haberlo hecho cuando comencé a volar. Después de diez años y dos mil horas de vuelo se puede suponer que uno conoce

algunas de las realidades sobre el vuelo y los aviones y no dejarse llevar por un mundo de fantasía.

Me asalta la idea súbitamente y me produce una cierta impresión. Quizás estoy comenzando a conocer algunas de las realidades; y estas realidades comprenden, en parte, el hecho de conocer mejor el avión y dejarse conocer por él. Quizás es verdad que la longevidad de un piloto depende tanto de la fe que tiene depositada en su avión como del conocimiento de él. Y quizás, algunas veces, la respuesta al vuelo no se fundamenta siempre en la envergadura de ala, en los caballos de fuerza del motor y en los resultados de las fuerzas de resistencia que surgen de los gráficos hechos por los ingenieros. Quizá, me he equivocado una vez más. Pero, esté en lo cierto o no, aquí estoy, llenando personalmente el depósito de gasolina de mi avión, por razones que me parecen verdaderas y válidas. Cuando la hélice se detenga en pleno vuelo sobre un desierto cubierto de rocas hasta donde alcanza la vista, entonces sabré si debía haberme burlado o no aquella mañana en Augusta.

CAPÍTULO SEIS

Un cartel cuelga junto al teléfono:

PARA OBTENER SERVICIO DE VUELO,

ASEGÚRESE DE QUE LA LÍNEA ESTÁ

DESOCUPADA, PRESIONE BREVEMENTE DOS VECES

EL BOTÓN NEGRO, DIGA:

«SERVICIO DE VUELO,

AERÓDROMO MUNICIPAL DE AUGUSTA».

Son miles los teléfonos iguales a éste que existen en los aeropuertos de todo el país y cada uno tiene su propio cartel en el que se indica la forma precisa de utilizarlo. En la aviación, antiguamente, un piloto se las arreglaba por sí mismo, sin necesidad de instrucciones. Presiono brevemente dos veces el botón negro.

—Servicio de Vuelo.

—Hola, Servicio de Vuelo. Salgo de Augusta para tomar la ruta Columbus-Auburn-Jackson-Vicksburg. ¿Qué noticias me puede dar sobre el estado del tiempo?

Recuerdo el consejo que, en cierta ocasión, me dio un capitán de una aerolínea. Nunca te dejes guiar por el informe del tiempo de un meteorólogo. El estado del tiempo es aquél que deberás enfrentar y jamás se conoce hasta que te metes en él.

—Al parecer, tendremos un buen día. Columbus está despejado con una visibilidad de veinte kilómetros. Jackson está despejado, con treinta y cinco. Vicksburg despejado, con treinta y cinco. Dallas despejado, con ochenta, si esto le sirve. El pronóstico indica nubosidad parcial, cúmulos al atardecer, probablemente con algunos chubascos o chubascos en forma de tormenta.

—¿Y los vientos, desde la superficie hasta los 1.500 metros de altura? — Espero, mientras consumo un desayuno compuesto de patatas fritas y una botella de Pepsi-Cola.

—Ah, veamos. Vientos superficiales ligeros y variables en Columbus, con dirección oeste y de dieciséis kilómetros, para cuando usted llegue a Jackson y Vicksburg. Los vientos a 1.500 metros tienen dirección tres

tres cero grados, quince nudos, sin variación. Parece que tendremos un buen día.

—Bien, me alegro. Gracias por la información. —¿Me puede dar el número de su avión?

—Cuatro nueve nueve Hotel.

—Entendido. ¿Quiere comunicar un plan de vuelo?

—Me gustaría, pero no tengo radio.

Escucho una risa, como si le hubiera contado el mejor de los chistes: un avión sin radio.

—Bien, creo que no podemos hacer nada más por usted...

—Me parece que no. Gracias por el informe.

Diez minutos después que el teléfono cuelga de su gancho cerca del botón negro y del listín, un biplano se eleva nuevamente sobre Georgia y toma dirección oeste. El aire, ahora, se siente fresco y comfortable. No hace frío. Aun cuando el Servicio de Vuelo no pueda hacer más por mí, me divierte estar volando. En la altura, los vientos proceden del oeste. Esto significa vientos de proa, lo que no me preocupa, ya que puedo evitarlos.

Volamos lo más bajo posible, manteniendo siempre una distancia de planeo de los campos adecuados para aterrizar. En algunas ocasiones, me veo obligado a elevarme a mayor altura, ya que estos campos son escasos y desparramados, como intrusos en un reinado de pinos que cubren la tierra hasta donde me alcanza la vista. Por aquí aparece un camino, que se abre paso hasta correr paralelo a mi vía de ferrocarril; por allá, un pequeño lago y un pastizal y, luego, los pinos, por todas partes. Su tonalidad verde es vieja y oscura y, entre ellos, surge el verde fresco y joven de los árboles con hojas que giran para enfrentarse al sol temprano, observándolo con admiración. Tantos árboles, tantísimos árboles.

Junto a un camino de tierra se levanta una casa envejecida, con un patio desordenado. La sombra del biplano pasa rauda sobre su chimenea y el rugido del motor debe escucharse fuerte y poco usual. Sin embargo, no se abre ninguna puerta, no se observa ningún movimiento. Y ahora queda atrás y desaparece.

¿Quién vivirá en esa casa? ¿Qué recuerdos impregnarán sus maderas? ¿Qué alegrías habrá presenciado? ¿Qué triunfos y qué derrotas? Un mundo lleno de vida en ese lugar, con tristezas, placeres, ganancias, pérdidas, interés y cosas admirables que suceden día a día, mientras el sol nace tras los mismos pinos por el este y se pone tras los mismos pinos hacia el oeste. Un mundo entero de cosas importantes que les

sucedan a personas reales. Es probable que mañana por la noche se celebre un baile en Marysville y que, en el interior de la casa, se estén planchando los vestidos de algodón. Quizás, han decidido abandonar la casa y buscar una vida mejor en Augusta o en Clairmont. Quizá, quizá, quizá. Quizá no vive nadie en la casa y sólo subsiste su exterior. Sea lo que fuere, cualquiera que haya sido su historia, la sombra del biplano no tardó más de medio segundo en recorrerla y dejarla atrás empequeñeciéndose poco a poco.

Pero, veamos. Debemos mantenernos alerta a nuestra navegación. Y a propósito, ¿dónde estaremos? ¿Cuántos kilómetros nos separan de Augusta y cuántos faltan para llegar a Auburn? ¿Cuál será nuestra velocidad? ¿Cuál será la distancia aproximada hasta el próximo punto de referencia? ¿Cuál es nuestro cálculo sobre el próximo punto de referencia? ¿Sé acaso cuál es realmente nuestro próximo punto de referencia?

Vaya, qué cantidad de viejas preguntas. Antes eran preguntas muy importantes. Ahora, en el biplano, ya no lo son. La pregunta sobre el destino próximo quedó respondida antes de despegar; son tres horas de vuelo hasta Auburn y dispongo de combustible para cinco horas. Me dejo guiar por una línea de ferrocarril. Y aquí se acaba el problema de la navegación. Hasta hace muy poco tiempo, era un gran desafío el cálculo sobre las estimaciones de la velocidad y programar al segundo el instante en que las ruedas tocarían su lugar de destino. Pero eso fue con otro tipo de avión y en un mundo en el cual las respuestas son cosas muy importantes. Si se falla en los cálculos, son miles los aviones que deben ser informados de este error. Cuando el combustible era el factor crítico y en un solo minuto se quemaban muchos litros, había que tener muy presentes los vientos en contra y la velocidad. Si el viento en contra era demasiado fuerte, significaba que el combustible no alcanzaría para llegar a destino y habría que aterrizar para reabastecerse. Cada litro de gasolina era crítico.

Pero, ahora, en 1929, ¿qué importa? Si hay viento en contra, llegaré media hora más tarde, o una hora después. Y aún me quedará en el depósito para una hora más de vuelo. No tengo prisa, ya que nadie que esté a los mandos de un biplano antiguo y lento puede tener prisa. ¿Qué importa si no llego al lugar de destino? Aterrizaré antes, en un sitio diferente y en el próximo vuelo pasaré sobre la meta inicial para alcanzar otra más lejana. En este año de 1929, sin radio ni equipo de navegación, sin una agencia que espera con ansiedad mi llegada, soy dueño de mí mismo. Si veo una llanura puedo aterrizar y tomarme todo el tiempo que quiera, sin preocuparme y, quizás, hasta cambiar unos diez Minutos de vuelo por una buena cena casera.

Sé aproximadamente dónde me encuentro. El sol nace en el este y se pone en el oeste; no tengo más que seguir la dirección del sol poniente, sin necesidad de mirar un mapa. Y con el tiempo, llegaré hasta la otra costa de los Estados Unidos. Cualquier ciudad de cierta importancia cuenta con un aeródromo y una gasolinera. Entonces, cuando el

combustible comience a escasear, toma altura, encuentra una ciudad, llena el depósito y continúa hacia el oeste.

El biplano avanza con esfuerzo y ruge en los cielos a baja altura, con sus alas brillantes, impulsando una sombra a ciento cincuenta kilómetros por hora sobre una región arenosa y por encima de las puntas agudas de los árboles. Hay cosas que se mueven, cosas para observar, aire para respirar y para rebanar en largas tajadas con los cables de las alas. Sin embargo, persiste esa extraña sensación del sueño ansiado durante tanto tiempo.

Es posible que, en unos miles de años más, el vuelo se transforme en algo que podremos aceptar y creer que es real. ¿Gozarán las gaviotas y los halcones con el vuelo? Probablemente no. Quizás ansían caminar sobre la tierra y saber lo que se siente al estar firmemente apoyado y no sometido a todos los vaivenes de las corrientes de aire. Me gustaría decir: «Te cambio de lugar, halcón». Pero, tendría que agregar ciertas condiciones al trueque. Y cuanto más pienso en ello, más son las condiciones que se agregan, hasta que, finalmente, sólo deseo ser yo mismo, con la posibilidad de volar. Y eso es lo que soy en estos momentos. Sigo prefiriendo mi vida y mi torpe y bulliciosa forma de avanzar por el aire. Porque al trabajar, esforzarme y sacrificarme por esta manera de vivir, puedo gozarla plenamente. Si me dan a escoger un vuelo sin esfuerzo, al poco tiempo aburrido, lo cambiaré por algo que constituya un desafío.

Un desafío: inventemos un medio que nos permita volar. Y el pobre hombre, atado a la tierra, buscó y soñó y trabajó durante mucho tiempo antes de alcanzar la respuesta. Se intentó con alas similares a las de las aves; se ensayaron velas como las que utilizaban las embarcaciones; se probó con el impulso de los cohetes de pólvora. Intentos, intentos y más intentos. Cometas, telas, plumas, madera, motores de vapor, redes en torno a los pájaros y marcos de bambú. El bambú sostenía la tela y había una especie de cuna para el piloto. Si asciendo hasta la cumbre de una montaña y allí despliego mis alas de bambú y corro pendiente abajo y me lanzo al aire... y por fin llegó. Finalmente el hombre pudo volar. Meses de vuelo desde la cumbre de la montaña y, aún así, a pesar de que se tardará más tiempo, me agradecería poder saborear con mayor profundidad esta extraña dulzura. Y luego vinieron los remos, los pedales, los mecanismos de molino, las manivelas y las ruedas de palas y las alas batientes y un pequeño motor de gasolina de fabricación casera. Si tomamos el motor y lo conectamos a un par de hélices por medio de cadenas y todo este conjunto lo adaptamos sobre las alas y si, quizás, el piloto pudiera tenderse sobre el ala inferior... Y se dio otro paso, otro comienzo. Un comienzo que se ofreció a toda la humanidad para que lo aprovechara como punto de partida.

Al principio, el hecho de volar es una especie de diversión ciega, nuevamente el desafío, algo diferente que hacer. Es agradable sentirse controlando un gran pájaro metálico y mirar hacia abajo y ver esas pequeñas construcciones y los lagos diminutos y esas hormigas en las

carreteras. A su vez, para aquellos que logran perseverar a través de la acumulación arcaica de pruebas que conducen a la obtención de una licencia de piloto, la alegría de poder controlar el pájaro se transforma súbitamente en el sueño de ser el pájaro, dotado de brillantes ojos para mirar hacia abajo, de alas que en tierra sólo son madera y tela y planchas de aluminio, pero que durante el vuelo cobran vida de tal forma que uno puede sentir las plumas agitadas por el viento.

Primero, advertimos el cambio que sufre el mundo exterior a nosotros. La perspectiva baja y conocida es reemplazada por esa perspectiva alta y poco familiar y pensamos en lo que experimentaríamos si nos cayéramos desde tanta altura. Puede ser divertido, pero es una diversión tímida, porque, después de todo, nos decimos, el aire realmente no es nuestro elemento. Y esta forma de pensar perdura durante bastante tiempo.

Luego viene la época en que nos sentimos inquietos en casa, con tiempo disponible para observar el mundo nuevamente y apartados de la acción de volar. Pero la intranquilidad desaparece cuando nos damos cuenta de que podemos dominar muchos problemas con éxito.

Y después empezamos a ver la tierra y el cielo como símbolos. La montaña ya no es esa temible masa de tierra puntiaguda y se transforma en un obstáculo que debe vencerse para continuar la búsqueda de una meta más alta.

Y descubrimos que un avión puede ser un maestro para nosotros. Un maestro calmo, gentil, persuasivo, porque su paciencia es infinita. Un avión no discute los motivos del piloto, no lo interpreta mal, ni le oculta ofensas. Igual que el cielo, un avión, simplemente, ofrece su lección. Si deseamos aprender las lecciones, existen en cantidad suficiente y suelen ser lecciones muy detalladas y de gran profundidad.

Columbus aparece ante mi vista. El bastón de mando se inclina levemente hacia atrás, para elevarnos desde las copas de los árboles hasta una plataforma más alta. No está permitido pasar sobre las ciudades a baja altura y, aun cuando no existiera una ley que lo prohibiera, no debe hacerse. Si un motor se detiene, en las ciudades no hay muchos lugares adecuados para el aterrizaje. Y para aquellas personas que no se interesan por los aviones, no hay para qué distraerlos de sus pensamientos, ni siquiera un instante, con el ruido de los cilindros que impulsan una hélice. Así, nos elevamos a seiscientos metros sobre Columbus y el vuelo, por unos instantes, se hace menos interesante. A baja altura, se nota un reborde borroso en la tierra que pasa a gran velocidad. Pero a los seiscientos metros, este reborde desaparece y todo se ve claro, destacado y se mueve con lentitud. Allí están las carreteras que conducen a la ciudad y los coches que se apretujan en ellas. Allí se levanta una refinería, desplegando inmensos esfuerzos con el único objetivo de que sus altas chimeneas y el humo que surge de ellas indiquen al piloto de un biplano cuál es la dirección del viento. Más lejos, en la llanura que bordea el río, está el Aeropuerto

Municipal de Columbus, con muchas pistas en ángulos y dispuestas para enfrentar todos los vientos. Frente a la terminal se despliega una rampa de aparcamiento curva, manchada por el aceite caído de los aviones de pasajeros. El Aeropuerto Municipal de Columbus no es en verdad un lugar muy adecuado para un biplano antiguo sin radio.

Durante un segundo, desde el gigante de cemento, brilla una luz verde. Allí. Nuevamente. Un rayo fino de luz verde, como un lápiz, sale de la torre de control. Y detrás del rayo verde se alcanza a vislumbrar una pequeña figura en la torre. Me indica que la pista está despejada para aterrizar. ¡Qué gesto tan bondadoso y delicado! A seiscientos metros sobre su aeropuerto, se nos ha invitado a detenernos, beber una taza de café y charlar sobre los viejos tiempos.

Muchísimas gracias, amigo, pero realmente debo continuar mi camino. No quisiera molestar a esos aviones que creen en las radios. Balanceamos las alas a modo de agradecimiento y las balanceamos en forma especial, porque esa oferta es muy poco usual. Detrás de la luz verde del Aeropuerto Municipal de Columbus, se encuentra un individuo interesante y, algún día, regresaré para preguntar por él.

Cruzo sobre un río, pasan por debajo un par de altas antenas de radio y el campo se extiende por todas partes al desaparecer la ciudad. Las ciudades siempre pierden la batalla. No importa cuán grandes sean, allí está el campo, esperando con paciencia para cerrarse en torno a ellas, como un océano verde. Cuando uno sale de una ciudad, la tierra cambia su aspecto Moderno por el de Siempre. Una fila de moteles, a ambos lados de la carretera que conduce a la ciudad, intenta prolongar su existencia, pero finalmente se rinde y acaba triunfando el campo. Y con ello triunfa su gente tranquila y su vida apacible. Nuevamente, el rugido del motor llega hasta la copa de los árboles, donde es absorbido por las agujas verdes de los pinos.

Paralelo al camino desierto que me conducirá hasta el aeropuerto de Auburn, corre una ancha faja despejada, nivelada y apta para el aterrizaje. Con estas seguridades me permito gozar del vuelo a baja altura.

Dos altos pinos surgen al frente, separados uno del otro por la anchura justa de las alas. Se aproximan con rapidez y nos sobrepasan en altura, hasta que en el último segundo, con el bastón de mando hacia atrás y el alerón izquierdo a fondo, pasamos entre ellos en un agudo ascenso y observamos sus agujas que casi nos rozan. En esto consiste la ciencia del vuelo, cuando uno puede estirar la mano y tocar la tierra que pasa velozmente y rozar las ramas de los árboles. No existe un lugar más entretenido para volar que una llanura que se extiende de horizonte a horizonte, con árboles dispersos aquí y allá. Se vuela muy bajo y las ruedas casi tocan las puntas de la hierba; se pasa junto a los primeros árboles a una altura que permite verlos en forma normal, y en su verdadera dimensión; se avanza hacia los siguientes, que tienen un aspecto tan altivo como los anteriores y entonces, con un simple

movimiento del bastón de mando y del timón, se asciende con un rugido y, con un giro invertido, se pueden mirar sus ramas.

¡Cuánto trabajaron! ¡Cuánto tiempo trabajaron aquellos hombres que fueron los primeros en conseguir despegar del suelo! Gastaron años de vida y de su mente para realizar un vuelo de treinta metros, a una altura de tres metros y una duración de veinte segundos en el aire. Y hoy día, podemos gozar de la alegría ilimitada de volar esos veinte segundos, otros veinte y otros más. Podemos rozar la llanura con las ruedas, o volar en posición invertida y pasar rozando sobre los árboles más altos. Podemos cortar el aire con la punta de un ala, con un guante, con los ojos entrecerrados. Esto es volar. Tener la libertad de lanzarse alegremente por el aire, observar ese mundo conocido desde cualquier ángulo, o no mirarlo; volver la cabeza y pasar horas en ese otro mundo de cerros, planicies, quebradas, lagos y llanuras, todo formado por nubes.

Sin embargo, sitúese a un piloto en su avión favorito y en las mejores condiciones que haya podido soñar: llanuras con árboles, montañas que desafían, solo ante un marco de nubes al atardecer. Es muy raro, muy extraño, y sólo si se lo observa muy de cerca, se le verá sonreír alguna vez. Yo mismo me he hecho la pregunta al sorprenderme en esta actitud.

Volaba a baja altura sobre el desierto, a gran velocidad, como jefe de una escuadrilla de cuatro F-86, Sabrejets, conduciéndolos hacia su objetivo. Allí estaban todos los blancos, con sus rostros erguidos; necesitábamos de esta misión de vuelo a baja altura para cumplir los requisitos del escuadrón. Los depósitos estaban llenos de combustible y debíamos acelerar a fondo para quemarlo. La tierra se extendía plana y el aire de primeras horas de la mañana estaba en calma. Al final del vuelo a baja altura esperaban los paneles de tiro al blanco. Yo conducía un excelente avión y la apuesta que habíamos cruzado era de un centavo por cada bala que perforara el blanco.

Entonces, la consecuencia era que la aguja del indicador de velocidad se mantenía estable sobre los 860 kilómetros por hora. En consecuencia, se requerían leves movimientos del bastón de mando para seguir las ondulaciones del terreno y para saltar sobre los cactus más altos. Por esto, tres amigos volaban en libre formación a mi izquierda y a mi derecha, cumpliendo con la misión favorita de vuelo a alta velocidad y baja altura y enfrentando el desafío que nos esperaba. En esa escuadrilla se incluían ocho ametralladoras pesadas, cargadas y prontas a disparar. Cuatro flechas suaves, raudas, que eran la propia imagen de la belleza con su color plateado destacándose contra el desierto; una se alzaba ligeramente allí para salvar una roca, otra que descendía siguiendo una hondonada, otra que se elevaba bruscamente para evitar una solitaria yuca. Parecíamos chicos del vecindario jugando al Piloto de Caza, pero con grandes juguetes, hermosos y oficiales, cortando el aire y sobresaltando a los lagartos tendidos al sol con el súbito zumbido penetrante de las turbinas, sin un ser humano que pudiera sentirse molestado, ni formular su protesta.

Velocidad, potencia y control; los juguetes a los que se sacaba el máximo provecho. Sin embargo, yo no sonreía. Perdí un precioso segundo de esa alegría frente a esta preocupación. ¿Por qué no sonreía? Debería estar riendo, cantando y si tuviera espacio suficiente, debería estar bailando.

La lección, entonces, surgió de otro avión, a una velocidad de 865 kilómetros por hora, a una altura de vuelo de dos metros y medio.

Mira en tu interior, piloto, mira en tu interior.

Las únicas cosas importantes suceden dentro de uno mismo. Fuera de uno, pueden suceder cosas grandiosas, asombrosas, diferentes y poco usuales, pero la importancia y el significado de ellas procede de adentro. La sonrisa es una expresión externa, una forma de comunicación.

Aquí, uno puede perderse en medio de la alegría y gozarla plenamente, conocerla, saborearla, sentirla, ser feliz. No es necesaria ninguna comunicación.

• • •

Más allá de las torres de alta tensión se extiende el aeropuerto de Auburn. La atención vuelve sobre el bastón de mando y el motor ruge al pasar sobre los cables y veo, con claridad y al mismo tiempo, las dos pistas de dura superficie, las dos fajas de aterrizaje de tierra, un indicador de vientos de color rojo que se mueve levemente sobre las gasolineras. Me sitúo a favor del viento, doy una vuelta sobre el campo, escojo la pista de aterrizaje y el trecho que vamos a utilizar. Siento la dureza del paracaídas; me sentará bien este descanso y estirar las piernas un poco. Un biplano solitario ingresa en el patrón de aterrizaje; pero el biplano no se da cuenta de su soledad y gira con facilidad para dirigirse hacia la brillante hierba de primavera.

Ésta es una buena pista. Ni siquiera los contactos de muchos aterrizajes han logrado dañarla. Un lugar agradable que invita a regresar a tierra y en el cual el biplano puede descender, como tantas veces lo ha hecho. El estrangulador retrocede y la hélice se transforma en un silencioso molino de viento. Descendemos planeando, con el verdor al frente y el viento que sopla ligeramente entre los cables, con un quedo susurro, sólo para recordar que está allí. Avanzo el bastón un poco más y los árboles crecen de tamaño a ambos lados de la faja y crecen más aún y la hierba queda oculta al frente y pasa borrosamente por los costados, el bastón de mando retrocede, otro poco, mientras perdemos velocidad, atrás, atrás... y con un golpe sordo y leve tomamos contacto y avanzamos sobre las tres ruedas, ruidosamente y bamboleándonos al pasar sobre esas irregularidades desde las cuales crece la hierba. Timón a la izquierda, timón a la derecha y, de pronto, avanzamos a esa velocidad tan familiar, que me permitiría saltar de la carlinga y caminar. Acelero ligeramente y carreteamos en dirección a la gasolinera y hacia

las pocas construcciones que se agrupan alrededor. Estas construcciones no son viejas ni nuevas: un hangar, una escuela de pilotos con sus ventanas que dan a las pistas y otro hangar detrás. Un grupo reducido de personas conversan junto a la puerta de la escuela y miran hacia el biplano que se aproxima.

Aumento la potencia brevemente y el viento me golpea durante unos instantes, luego aplico el timón izquierdo para girar y aparcar cerca de la gasolinera donde se expende gasolina de bajo octanaje. Bajo la palanca de la mezcla, con su manillar rojo. El motor sigue funcionando durante cuatro segundos y, súbitamente, calla y puedo escuchar el ruido de los pistones y la hélice que vacila antes de detenerse.

Apago el conmutador.

Corto el paso del combustible.

Desabrocho el cinturón de seguridad, me libero del arnés del paracaídas, me quito los guantes y el casco y siento la brisa suave que no procede de una hélice. La luz del sol aún ilumina. Silencio. Sólo puedo afirmar que reina el silencio, ya que el rugido del motor sigue en mis oídos; ese motor fantasma, el espíritu de algo que uno podría sentirse tentado a decir que es la muerte.

El grupo de personas se acerca cuando empiezo a llenar el depósito de combustible. Están un poco asombrados y observan el biplano silenciosamente. Son estudiantes de vuelo y no son muchas las oportunidades que tienen de ver un avión antiguo en condiciones de volar. ¿Considerarán al biplano como una herencia o sólo como una extraña reliquia que tuvo la ocurrencia de detenerse en este lugar? Me gustaría saberlo, pero uno no tiene derecho a preguntar a un grupo de desconocidos si consideran esto como una herencia. No se puede hacer ese tipo de preguntas hasta que no se los conozca, hasta que ya no sean unos extraños.

—Hola. ¿Hay un lugar cerca para comer un bocadillo?

CAPÍTULO SIETE

El biplano sigue volando con rumbo al oeste, hacia los incidentes y las lecciones. Desde los pequeños incidentes, coreo llenar el depósito de gasolina; desde incidentes mayores, como el patinazo en la pista de Playa Crescent; algo para aprender y sumar a los conocimientos y aplicar en las acciones futuras.

El panorama cambia sutilmente. Los pinos dejan más y más lugar a los campos que se extienden verdes sobre la tierra, bajo el sol. El paraje es atractivo y agradable, como el País de Oz y, el camino que me sirve de guía, muy bien podría ser de ladrillos dorados. A pesar de volar sólo a treinta metros de altura, todo se ve tan limpio y ordenado. No hay una hierba fuera de lugar en los pastizales y hasta las vacas parecen estar paradas sobre cruces pintadas en el suelo por un cuidadoso director. ¡A sus lugares, todo el mundo! ¡A sus lugares! ¡Acción! ¡Filmen!

Me siento como un intruso en el escenario y el ruido del motor echará a perder las grabaciones del encargado de sonido. En algún lugar cercano, bajo un roble gigantesco, debe estar el encargado de sonido y un micrófono de aproximación. Pero, un momento. Somos parte del espectáculo. Y entramos justo en el momento adecuado, señalado en el libreto:

Entra el BIPLANO, volando de este a oeste. El ruido del BIPLANO se eleva desde un LIGERO SUSURRO hasta un RUGIDO cercano, para desvanecerse luego en un SUSURRO hacia el Oeste. CORTE de escena. Se traslada a la carlinga del BIPLANO. La cámara se detiene sobre las VACAS, luego recorre el CAMINO DE LOS LADRILLOS DORADOS, enfoca la CASA DE CAMPO. Nota para el Director de Producción: La CASA DE CAMPO debe ser el símbolo de CIUDAD ESMERALDA; simboliza el orden, la limpieza, todas las cosas en su lugar, moviéndose pacíficamente a través del tiempo, debiera sugerir que la ciudad mágica al otro lado del arco iris toma las formas que mejor conocemos, para que así no podamos ver lo mágico de su existencia.

CORTE de escena. La cámara presta atención ahora al ROBLE GIGANTESCO, desde cuya sombra observamos al BIPLANO que se aproxima nuevamente, desde el Este hacia el Oeste, pasa con RUIDO, con un RUGIDO que se escucha a través de las hojas, su imagen empequeñece y luego desaparece por el Oeste. La escena termina y aparecen unas letras negras y verdes: FIN.

¡Excelente toma! ¡Impresión!

Todo resultó bien, pero, para el biplano, el espectáculo sigue, sigue sin cesar. Debajo de nosotros, cientos de directores trabajan ocultos, desde

sus sillas con respaldo de lona. ¡A sus lugares! ¡Acción! BIPLANO. CASA DE CAMPO. CIUDAD ESMERALDA. Y entre todo esto, el CAMINO DE LADRILLOS DORADOS. Ésta es la región del Sur en primavera, en 1929. Cada cierto trecho, unos niños que gozan de su fin de semana junto al arroyo, me hacen señas y son merecedores de una respuesta igual, desde mis treinta metros de altura. Y desaparecen. Hay gente que vive allí abajo. Puedo ver cómo viven, pescan, nadan, aran y encienden fuegos que hacen surgir humo azul por sus chimeneas. Columnas de humo que se arremolinan y se las lleva el viento, indicándome que el viento en contra ya ha descendido hasta la superficie. No es un viento fuerte, pero lo suficiente para disminuir nuestra velocidad. Y cuanto más despacio volamos, mayor es nuestra capacidad de observar la tierra y apreciarla. Un avión no puede apurarse, especialmente si se trata de un avión antiguo. Cuenta con una sola velocidad de trabajo. En el caso del biplano, acomodo el acelerador en vuelo nivelado hasta que la aguja del tacómetro me indica las 1.725 revoluciones. Ésta es una velocidad agradable y su sonido es regular. En 1.725 revoluciones el sonido es bueno y adecuado. Si el aire está en calma, las 1.725 revoluciones permiten alcanzar, aproximadamente, ciento cincuenta kilómetros por hora; con el viento en contra de este mediodía, avanzamos a ciento cuarenta kilómetros por hora. Ciertamente, no vamos a sorprender al país con un nuevo récord de velocidad durante esta travesía.

En cambio, somos nosotros los sorprendidos ante la belleza del espectáculo que nos ofrece esta región. El Sur tiene fama de ser un lugar feo y, en cierta oportunidad, en tierra, lo vi feo, retorcido, enlodado por el odio ciego y ofuscante. Pero, desde el aire no se ve el odio ensombrecedor y el Sur es una región repleta de belleza y paz.

El avión ofrece al piloto una oportunidad de equilibrar la balanza frente al mal. Más de un piloto, quizá más de diez pilotos, guardan en su memoria un índice de lugares que han visto desde el aire y que son buenos. En mi propio archivo hay un valle en las montañas que rodean el mar en Playa Laguna, California. Y ese otro valle que está un poco al este de la ciudad de Lago Salado, en Utah, al otro lado de la montaña, por cuya llanura corre un río que en verano es la imagen misma de ShangriLa. En la región oriental de Pennsylvania hay también un buen lugar, que cuenta incluso con una pista de aterrizaje cercana. Un piloto de una aerolínea me contó sobre un lugar que descubrió en Arizona. Logró verlo desde los nueve mil seiscientos metros a que volaba en su ruta de Nueva York a Los Ángeles y no dejó de estudiarlo en cada vuelo que efectuó desde entonces. Me dijo que sería un buen lugar para estar solo y tranquilo, cuando se hubiera retirado.

Hay una planicie en el norte de Francia, un cerro en Alemania, una playa de arena como el azúcar en la orilla del Golfo de Florida. Y hoy, agregó un nuevo lugar a mi archivo: los campos, los pastizales de la zona central de Alabama. Si un día necesito escapar, estos lugares esperan.

Lugares que son buenos. Y tiempos que también son buenos. No es que hayan sido buenos. Son buenos. Porque permanecen y puedo saborear su bondad mediante la simple acción de abrir el archivo, tomar uno y rellenar la memoria con los pensamientos que sugirió el episodio. No es el suceso el que importa, sino la lección. No es el símbolo, sino su significado. No es lo externo lo importante, sino lo que acontece en el interior de uno.

Escojo una tarjeta, cualquier tarjeta. Aquí hay una; en su borde superior tiene inscrito: PAT Y LOU — EL TORO.

Un acontecimiento.

Llevaba un año alejado del 141 Escuadrón de Vuelo Táctico, debido a haber sido trasladado al otro extremo del país. Y cierto día sonó el teléfono. Eran Patrick Flanagan y Lou Pisane, Ases del Crosscountry de la Guardia Aérea Nacional de Nueva Jersey, en misión nuevamente. Esta vez, su labor consistía en un vuelo de entrenamiento de 4.100 kilómetros y habían aterrizado con su F-86 en la Base Aérea Naval de El Toro, a cincuenta kilómetros de distancia.

La tarjeta está escrita y llena de recuerdos de los viejos tiempos. De aquellos días en que Pat, al mando de un viejo y poco maniobrable F-84F, logró burlar a un Sabre Mark VI, de la Fuerza Aérea del Canadá, en los cielos de Francia, hasta que la mira de sus ametralladoras lo alcanzó en pleno vuelo. Desde luego, se trataba de una simple maniobra, pero el Mark VI era, una nave construida especialmente para el combate aéreo y el F-84F no. Pat es un piloto experimentado y hábil y, con unos pocos adornos por aquí y un don especial para lo dramático y lo cómico; bien, la pobre Hoja de Arce estaba destinada a sucumbir desde el comienzo.

Y Lou; ese Lou alto y frío, que me enseñó lo que es la paciencia, cierto día en que yo volaba con él como su compañero de escuadrilla. En esa oportunidad, persiguió cautelosamente a un caza francés, le dio alcance y pasó a menos de un metro de distancia de su ala, como un bólido, para recordarle que uno debe estar siempre alerta y mirar en todas direcciones, si no quiere ser atrapado incluso por un viejo F-84. Lou, tan formal, educado y absolutamente correcto, como si se hubiese criado en un medio de ceremoniales y buenas costumbres: hasta que se lo llegaba a conocer mejor y surgía su propio ser, siempre frío, pero con una mente aguda, lógica, que no soportaba los desatinos, ni siquiera de un general en jefe. «Oh, vamos, general. Ambos sabemos que jamás se lee cada palabra del informe de Prevuelo. Si desea que llevemos el informe en las manos durante el Prevuelo, dígalo. Pero no trate de hacernos tragar eso de leer cada línea del informe cada vez que emprendemos vuelo.»

La tarjeta está archivada bajo el título de Tiempos que son Buenos, para verlos nuevamente y hacerlos regresar hasta la línea de vuelo en El

Toro. Y allí están aparcados dos F-86 plateados, de la Guardia Aérea, rodeados de aviones de la Marina.

—Me entristeció dejar los F-84 en Francia, pero estos F-86 también son buenos aviones y, dentro de poco tiempo, el escuadrón contará con los 105. ¿No te gustaría regresar con nosotros?

—¿Regresar con vosotros? Tuve que marcharme al otro extremo del país para alejarme de tipos como vosotros y ahora me seguís los pasos hasta aquí. Estos viejos y excelentes F-86. ¿Os importaría que me suba a la carlinga? Lou, te prometo que no moveré ningún conmutador. Muchachos, no hay poder en la tierra que me haga volver al 141 Escuadrón de Vuelo Táctico.

Observemos esta carlinga. Todo está allí, lo mismo que antes: el panel de armamentos, el acelerador, el conmutador del freno de velocidad, los instrumentos de vuelo, la palanca del tren de aterrizaje con su largo manillar, los paneles de interrupción de circuitos, los garfios en el asiento eyectable. Vosotros nunca aprendéis algo nuevo. Sois un grupo bastante peligroso.

—¡Lou, dejaste el informe aquí en la carlinga! ¿Cómo puedes cumplir con un Prevuelo si no llevas el informe en la mano?

Jamás obedecen los reglamentos. Este grupo no tiene remedio.

Y llega el momento del último apretón de manos al atardecer, en tanto suben a la carlinga por la escalerilla y comienzan a abrocharse el arnés. Tengo la desagradable sensación de que debo apresurarme hacia mi propio avión, antes de que despeguen sin mí. ¿Dónde está mi avión? Nunca me quedé en tierra mientras el resto de la escuadrilla se disponía a partir. Pat se está comunicando por la radio, con el casco puesto y la máscara de oxígeno en su lugar. Copia el informe de partida instrumental en su elevada carlinga y lo retransmite a la torre de control. ¡Escucha, Pat! ¿Recuerdas aquella vez en que Roj Schmitt volaba junto a ti, por primera vez, en medio de una tormenta? Y dijo: «No te preocupes por mí, vuela como si estuvieras solo...» ¿Recuerdas, Pat?

¡Oye, Lou! ¿Recuerdas, en Chaumont, cuando apostaste que el golpe de llegada en un paracaídas no sería más fuerte que si te lanzaras desde un segundo piso? ¿Recuerdas?

Y Pat dibuja en el aire la señal de puesta en marcha del motor. Un círculo con su mano, dirigido a Lou y, maldito sea, también me lo dirige a mí, de pie sobre la rampa y vestido de civil. ¿Por qué hiciste eso, Flanagan? Tonto, maldito estúpido. ¡BUM-BUM! Los dos motores cobran vida al unísono. Los compresores elevan su gemido al succionar aire por sus toberas y las cámaras de combustión rugen al transformarlo en fuego e impulsarlo a través de las turbinas. Podría gritar en estos instantes y ellos sólo verían los movimientos de mi boca.

Las ruedas comienzan a girar y carretean junto a mí en su camino hacia la pista. El polvo oculto en la pista se levanta en una nube cuando el chorro de aire lo impulsa en medio de su tormenta de calor. Pat pasa por mi lado, muy alto en su carlinga y me mira hacia abajo, despidiéndose. Nos veremos, Pat. Nos veremos, muchacho. El extremo de su ala roza la americana de mi traje y el alerón de cola me sobrepasa majestuoso. Y unos ocho metros más atrás, avanza Lou, negándose a respetar los reglamentos. Cuando carreteas, Pisane, debes mantener una distancia mínima de treinta metros. ¿Te crees que estás en una feria de diversiones?

Al saludo desde la carlinga, le responde otro que le hace un civil, vestido con un traje formal, de pie sobre el cemento de la pista. Mantén a raya al general en mi nombre, Lou. No es que crea que tú no lo vas a hacer.

Y comienzan a avanzar por la pista de carreteo, en el momento en que se encienden las luces azules en las sombras del atardecer. Desde el otro extremo de la pista, se escucha el trueno de dos aviones mientras sus pilotos comprueban el funcionamiento de los motores. ¿Qué haces en estos instantes, Pat? ¿Revisas el combustible de emergencia? Pisa esos frenos, avanza el acelerador hasta el 95 por ciento de rpm, conecta el dispositivo del combustible de emergencia, deja estabilizar las revoluciones por minuto, acelera a fondo, disminuye la potencia y cambia al combustible normal. Y tú, Lou, ¿qué haces? Ya has efectuado las revisiones oportunas, acelera hasta el 98 por ciento, no sueltes los frenos, avisa a Pat cuando estés dispuesto a partir.

Los pequeños aviones de caza al final de la pista comienzan a moverse, dejando atrás unas delgadas columnas de humo negro producto de la violenta aceleración. Crecen de tamaño al mismo tiempo, despegan, ambas compuertas del tren de aterrizaje se abren, las ruedas se introducen en los fuselajes, las compuertas se cierran, enérgicamente, como dos robots. Avanzan cada vez con mayor velocidad, a baja altura.

Ahora, en estrecha formación, son dos flechas llameantes que tratan de romper el aire con su sonido y furia, lanzándolo en avalanchas sobre la pista. Por unos instantes, sus siluetas se muestran orgullosas de costado y, desde tierra, puedo ver los dos puntos que son los pilotos en sus carlingas. Luego sólo veo alas, timones, elevadores y dos trazos delgados de humo negro.

Por momentos son cada vez más pequeños mientras se dirigen hacia las montañas, en dirección este, elevándose con gran rapidez... más pequeños... adiós, Pat... y más pequeños... vamos, Lou, estrecha formación... y desaparecen.

Ahora quedan sólo dos columnas de humo en el aire, que giran y se retuercen con el viento.

En medio del silencio total, miro mis zapatos de civil posados sobre el maldito cemento y, en realidad, no puedo ver con mucha claridad ni los

zapatos ni el cemento y es mejor así, porque incluso con los focos encendidos la noche ha llegado y los objetos se ven borrosos. ¿Por qué tuvisteis que regresar, muchachos? ¿Por qué me seguisteis y luego me abandonasteis, grandísimos tontos? No regresaría a ese escuadrón ni por todo el té de China.

En ese archivo hay muchos tiempos ordenados, muchos acontecimientos.

Unas sombras oscurecen el suelo. No son muy largas. Sólo indican que el sol sigue su camino. Esto es inevitable, creo. Si el sol se moviera alrededor de la tierra a ciento treinta kilómetros por hora, tendríamos un día bastante largo. Sigue tu camino, Sol. En todo caso, yo debería aterrizar. Todavía me queda tiempo para una etapa más en este día; con suerte, podría llegar hasta el Misisipí. Las ordenadas y limpias praderas de Oz dan paso a una región pantanosa y los lagos se extienden cálidamente. El biplano proyecta su sombra sin vacilaciones, avanzando por la carretera, y de tanto en tanto adelanta, en forma lenta, a un coche que ocasionalmente transita por ella. Gracias al cielo, aún podemos dejar atrás a los automóviles. Existe un punto crítico entre lo Rápido y lo Lento. Mientras podamos aventajar a los coches, no tenemos de qué preocuparnos.

Allá, al frente, lo que era un pequeño círculo azul en el mapa se convierte en Demopolis, Alabama. Hay un río a poca distancia (dibujado con azul claro en el mapa) y la región está cubierta de cañaverales. Justo en el centro geométrico de Ninguna Parte, se levanta un gigantesco aeropuerto. Incluso el pueblo de Demopolis queda a una gran distancia por la carretera. Durante la guerra, en este aeropuerto quizá se entrenó a algunos aviadores, pero en la actualidad está prácticamente desierto, a excepción de una gasolinera diminuta, un indicador de vientos solitario y una construcción cercana, deteriorada por el tiempo. Vamos, avioncito, nuevamente hacia la hierba, contra el viento y veamos qué nos espera.

Y cosa extraña, nos espera una pequeña multitud que aparece misteriosamente para observar el biplano. Esto constituye un verdadero Espectáculo en Demopolis, donde sólo hay otro avión aparcado a la vista, sobre veinte hectáreas de hormigón y ochenta hectáreas de terreno del aeropuerto. Las preguntas saltan bajo el sol, mientras el combustible fluye suavemente hacia el depósito.

—¿De dónde viene?

—De Carolina del Norte.

—¿Adónde se dirige?

—A Los Ángeles.

Se hace una pausa. El sujeto estudia el interior de la carlinga y el pequeño y negro panel de instrumentos. —Tiene un largo camino a recorrer.

—Sí. En efecto.

Pienso en los muchos litros de combustible que tendré que bombear en el depósito y en las horas que me quedan de mirar por ese parabrisas manchado de aceite, de tener el sol a mis espaldas en las mañanas que vendrán y frente a mis ojos en los atardeceres. Sí, es un largo camino a recorrer.

Ingreso en la Sala de Vuelo y me tomo el tiempo suficiente para beber la inefable botella de Pepsi-Cola. Sé que el silencio debe reinar en este lugar, y sin embargo el motor aún zumba en mis oídos... 1-3-5-2-4. Debo avanzar una etapa más en este día. Prolongaré el vuelo lo más posible, hasta la puesta del sol. Es posible que todavía logre llegar hasta el Misisipí. Es agradable estar de pie y estirar las piernas. La permanencia en la carlinga ha sido larga. Me gustaría tenderme sobre la hierba y dormir. Una etapa más y punto.

CAPÍTULO OCHO

Todo comienza a confundirse, a mezclarse. Me sorprende tratando de apresurarme. Los árboles vuelven a dominar el paraje y se apretujan a los bordes de la carretera. Hasta donde alcanzo con la vista, observo solamente copas de árboles que reverdecen en el atardecer. Son muchas las horas que llevo en esta carlinga y empiezo a sentir cansancio.

Instantáneamente, escucho una vocecilla asombrada. ¿Cansado? ¿Cansado de volar? Ajá, de manera que bastan unas horas de vuelo para que te sientas cansado, dispuesto a abandonar. Por fin vemos que hay una diferencia entre los pilotos de entonces y los de ahora. Ni siquiera estás a mitad de camino y ya comienzas a ceder bajo el esfuerzo de unas pocas horas de vuelo.

Está bien, basta ya de todo eso. No tienes muchas pruebas de que los pilotos antiguos no se cansaban y debes tener en cuenta que mis intenciones no eran las de abandonar la tarea, ni siquiera disminuir el ritmo. No son las palabras, sino los hechos, los que decidirán sobre mi capacidad de mantenerme a tono con ellos. La única forma de descubrir el vuelo es viviéndolo.

Así, sucede que son muchas las personas que viajan en avión, pero muy pocas las que saben lo que es volar. Un pasajero que espera en la terminal aérea, ve los aviones a través de un cristal de varios metros cuadrados, desde un cubículo con aire acondicionado y música suave. En el exterior, el ruido de un motor es sólo un murmullo suave, amortiguado, un simple telón de fondo para la música. En algunas terminales, la realidad es casi servida a los pasajeros en fuentes de plata, ya que sus ropas pueden ser batidas por las mismas ráfagas de aire de las hélices, las mismas y sagradas ráfagas que baten las casacas de los grandes hombres del aire. Y el avión está allí, inmenso sobre sus cabezas, ese avión que ha volado muchas horas y que seguirá volando muchas más antes de ser reemplazado por uno más moderno. Aún así, son tantas las veces que esta ráfaga de aire impulsada por las hélices, que choca contra nuestras vestimentas, constituye sólo una molestia; y los grandes aviones pasan casi desapercibidos para esos pasajeros, cuya única preocupación es encontrar rápidamente la escalerilla y escapar al viento. Y el avión, que tiene tanto que ofrecer a aquellos que se toman la molestia de observar, ¿pasa también desapercibido? La curvatura de su ala que ha cambiado la historia y la trayectoria de la humanidad, ¿pasa sin ser tomada en cuenta?

Vaya, quién lo diría. No pasa desapercibido. Allí, en medio del viento, con las manos en los bolsillos, un poco agachado ante el frío aún no vencido por el sol, el primer oficial, con sus tres bandas doradas en las mangas, sin prestar atención a los pasajeros, estudia atentamente su avión. Supervisa que no existan filtraciones en las mangueras del

sistema hidráulico, que todo esté limpio y en orden en el interior de las inmensas cámaras del tren de aterrizaje de las alas. Las propias ruedas y los neumáticos, todo parece estar bien. Camina alrededor del avión, observándolo, revisándolo, gozando de él con una sonrisa en los labios.

El cuadro está completo. Los pasajeros se acomodan en sus blandos asientos y, muy pronto, emprenderán el vuelo en una máquina que muchos ni comprendieron ni intentaron comprender. El primer oficial y el capitán lo comprenden y les importa su nave y cuidan de ella. Así, nadie queda olvidado; el avión se siente feliz, la tripulación de vuelo y los pasajeros se encuentran listos para zarpar.

Sin embargo, aún así, el avión está dividido en dos partes. En la cabina de los pasajeros surge el temor de que éste podría ser el Último Viaje, conscientes de los accidentes anunciados en los titulares de los periódicos; se siente una cierta tensión en ese reducido espacio cuando avanza el acelerador y todos esperan que el viaje llegue a feliz término, antes de que los periódicos anuncien la próxima catástrofe. Unos pocos pasos hacia adelante, entramos en la cabina de la tripulación y la tensión desaparece, como si no existiera algo parecido. El capitán está sentado a la izquierda, el primer oficial a la derecha, el ingeniero de vuelo detrás del primer oficial, frente a su tablero repleto de instrumentos. Todo ocurre de forma tranquila y rutinaria, porque se ha vivido una y otra vez. Los aceleradores avanzan bajo una misma mano, las revisiones y comprobaciones de los instrumentos del motor y de la velocidad que incrementa suavemente, una mano que estaba apoyada en el control de dirección de la rueda delantera, cambia de posición, hacia la columna de control, en los momentos en que los controles de vuelo entren en acción, poco antes del despegue. Se escucha la voz del primer oficial, al leer el indicador de velocidad: «Y-uno». Es una clave, que significa: «Capitán, estamos obligados a emprender el vuelo; ya no hay posibilidad de detener el avión sin vernos obligados a salirnos de la pista».

«V-R». Y bajo la mano del capitán, el bastón de mando retrocede ligeramente y la rueda delantera despega del suelo. Una breve pausa, las ruedas principales quedan en libertad y el avión está en el aire. La mano del primer oficial se adelanta hacia el conmutador rotulado TREN DE ATERRIZAJE ARRIBA y se escucha un roce áspero desde las profundidades de la nave, cuando las gigantescas ruedas, girando todavía, ingresan aparatosamente en sus cámaras.

«V-dos». Cuyo significado es: «A esta velocidad, si perdemos un motor, podemos seguir ascendiendo». El despegue queda señalado por anotaciones que indican, esto es lo que podemos hacer si en estos momentos perdemos un motor. Para la tripulación, el despegue es el comienzo de una etapa interesante, donde habrá muchos pequeños problemas que resolver. Son problemas reales, pero no difíciles. Son ese tipo de problemas que la tripulación soluciona cada hora, en todos los vuelos. ¿Cuál es la hora estimada de llegada a la intersección de Ambrose? Prepare un informe de posición para el Centro Phoenix

mientras sobrevolamos Winslow; llámelos por la radio dos, en la frecuencia de 126,7 megaciclos. Transmita un informe a las estaciones climatológicas, indicándoles los vientos en nuestro rumbo, las turbulencias, el techo de las nubes y la presencia o ausencia de hielo. Mantenga el rumbo de 236 grados durante un tiempo, luego agregue tres grados y estabilice en el rumbo 239, para efectuar las correcciones de acuerdo a los vientos.

Los problemas son pequeños, conocidos y amistosos. De vez en cuando, surge un problema mayor, pero eso es parte de la diversión y así el vuelo se transforma en una forma de vivir agradable y renovada. Si la puerta que separa la cabina de la tripulación de la cabina de pasajeros no fuera tan efectiva en su función, la confianza y el interés que nace de miles de horas de vuelo podría filtrarse y acabar con la tensión y el temor que allí existen.

Es curioso, pero incluso los pilotos de aerolíneas, cuando vuelan como pasajeros, sienten nerviosismo. Cada piloto se sentiría mejor si fuera él quien estuviera tras los controles y no sentado frente a una puerta que no admite réplicas, como si no existiera nadie en la cabina de la tripulación. Para los pilotos que vuelan como pasajeros, desaparece toda la diversión. Se transforman en seres desconfiados y temerosos. Siempre subsistirá esa criatura interior que critica la forma de pilotar una nave. A pesar de encontrarse en la última fila de asientos de un reactor de 110 pasajeros, esa alma solitaria, durante el aterrizaje, voceará silenciosamente sus órdenes al piloto: "¡Ahora no, estúpido! ¡Estás enderezando demasiado pronto! ¡Más hacia el Este, ahora... eso es... demasiado, demasiado! ¡Toma altura! ¡Ábrete o nos...!». Las ruedas toman contacto con el cemento con un golpe sordo. «Está bien, pero yo podría haberlo hecho con más suavidad», dice la silenciosa voz desde el fondo de la cabina de pasajeros.

• • •

El biplano avanza con un fuerte zumbido y, ahora, el Sol está bajo, como un círculo brillante y distorsionado por el parabrisas manchado de aceite. No falta mucho para que desaparezca la luz del día. La bola del sol, después de haber sido lanzada hacia lo alto y haber descansado en su posición de mediodía, ahora desciende en forma vertiginosa hacia el horizonte. El cielo continúa alegremente iluminado, pero la tierra no lo sigue en este juego. La tierra es un cuidador solemne de la precisión del tiempo y, al ponerse el sol, envuelve eficientemente a sus moradores en la oscuridad.

Vicksburg aparece allí abajo y también el Misisipí, con sombras que cubren a medias sus olas opacas y lechosas. Veo un lanchón de carga y un puente, probablemente con pago de peaje y, sobre el puente, automóviles y entre los coches las luces de unos focos que brillan momentáneamente. Es hora de aterrizar y, a pocos kilómetros hacia el Sur, está el aeródromo de Vicksburg. Pero el mapa me indica que hacia el oeste hay otros dos aeródromos; y si puedo aterrizar en uno de ellos,

habré avanzado un poco más en mi camino cuando el sol salga al amanecer.

Adelante, me dice la voz. Si no encuentras los aeródromos, puedes aterrizar en un campo y durante la mañana ya tendrás tiempo de preocuparte del combustible. La voz que me habla es aquella que siempre está deseosa de vivir la aventura. Sólo vive para ella, sin importarle lo que pueda suceder con el avión o con el piloto. Y esta tarde, una vez más, gana la discusión. Dejamos atrás el Misisipí y Vicksburg y seguimos volando. En el mapa aparece Louisiana.

La tierra está dividida en pequeños rectángulos oscuros, donde probablemente se cultivan los pimientos y los guisantes de ojos negros. En uno de estos rectángulos se levanta un grupo de construcciones, todas de madera. Un pueblo. El aeródromo tendría que estar cerca de aquí, pero no logro divisarlo. Tiene que estar allí, en alguna parte, pero incluso a plena luz del día, los aeródromos pequeños son muy difíciles de encontrar. Generalmente, la palabra «Aeródromo» se aplica a una pradera, en cuyo borde algún granjero ha camuflado una gasolinera. En algunas regiones del país, éste es un deporte reconocido que incluye auténticas competiciones: Encontremos el Aeródromo. Se escoge uno de los pequeños círculos azules en el mapa, uno que no haya sido visitado anteriormente por ninguno de los participantes. Se despega con cinco minutos de intervalo para acudir a buscarlo. Los ganadores, aquellos que encuentran el aeródromo, comparten una semana de superioridad sobre el resto, que muy bien pueden hallarse encima mismo, pero sin llegar a verlo.

—Eso no me puede suceder a mí —recuerdo que dije, en la primera oportunidad que un amigo me invitó a jugar a Encontremos el aeródromo. Es un juego tonto.

Pero, por tolerancia y condescendencia, acepté la apuesta de llegar primero al aeródromo.

Una buena parte de, esa tarje la pasé votando en círculos sobre una región cubierta de praderas, buscando y buscando, estudiando cada pastizal, y había muchos. Hasta que mi esposa vio un avión aparcado sobre la hierba y así dimos por terminado el juego. El aeródromo, por otra parte, era bastante conocido. Bajo los árboles, no sólo había una gasolinera, sino dos y, además, una hilera de hangares, un restaurante y una piscina.

Por esta razón, esta tarde, al encontrarme al Oeste del Misisipí, ni siquiera me tomo la molestia de volar en círculos. Buscaré el próximo aeródromo y, si tampoco logro encontrarlo, entonces aterrizaré en un campo cualquiera y esperaré a que llegue el amanecer.

En este lugar se ha limpiado de árboles una ancha faja desde la carretera y las extensas granjas se extienden a ambos lados, con sus

casas de campo iluminadas. Me invade una sensación de soledad al observar esas luces.

Más adelante, surge una ciudad, Rayville, en Louisiana. Con seguridad, hacia el Oeste, tendría que estar el aeródromo. Y obvia y claramente, allí está. Se observa una sola pista estrecha de asfalto, un grupo de hangares abiertos y un indicador de vientos, solitario y desgredado. Viento cruzado. Superficie dura y viento cruzado. Esta vez es suave; no puede alcanzar más de diez kilómetros por hora. Con toda seguridad, eso no me planteará problemas. La lección aprendida con el viento cruzado fue amarga y no es fácil de olvidar, pero está oscureciendo y debo tomar rápidamente una decisión. Si no aterrizo en este lugar, me veré obligado a hacerlo en un campo y, esto no será tarea fácil en medio de la oscuridad. Además, necesitaré combustible de todas maneras, a la mañana siguiente. Yo preferiría aterrizar en Rayville. Está sólo a unos trescientos metros de distancia. Sin embargo, es una distancia considerable con este viento cruzado. Una pasada a baja altura no te hará ningún daño, me sugiere una de las voces interiores. Y es verdad. No perderé nada si realizo una pasada a baja altura por la pista, excepto algunos minutos.

Así, nos deslizamos por esa rampa invisible de aire que conduce al extremo de cada pista construida en el mundo. Pasamos sobre la cerca a tres metros de altura. Un metro y medio. No me gusta. El biplano se ve obligado a soslayar el viento para enfrentar la pista; en el mejor de los casos, este aterrizaje podría ser arriesgado. Observa allí, piloto. A menos de diez metros del borde de la pista y paralelo a ella, corre un terraplén. ¿Cuál es su altura? ¿Medio metro? ¿Un metro? Esto es suficiente; un terraplén de treinta centímetros de altura sería suficiente para destrozarnos el tren de aterrizaje del biplano, en caso de estrellarnos contra él al salirnos de la angosta pista. Y el viento cruzado sopla exactamente en esa dirección, por lo que el patinazo sería también hacia allí. Si se destruye el tren de aterrizaje, la historia puede darse por terminada. La hélice y el motor se partirían al enterrarse en la tierra; los paneles del ala inferior se destrozaron y, probablemente, arrastrarían el ala superior a la catástrofe. No quedaría mucho. Así pues, ¿decisión?

Debo aterrizar sin tocar el terraplén. Después de todo, soy un buen piloto. ¿No he volado más de dos mil horas en diferentes aviones? Sí, lo he hecho. He volado desde los cero kilómetros por hora hasta sobrepasar ligeramente el doble de la velocidad del sonido. Estoy plenamente seguro de que puedo aterrizar con un viejo biplano en una pista con un viento cruzado de diez kilómetros por hora.

Y una vez tomada la decisión, nos encontramos nuevamente en la rampa, descendiendo ahora con la intención de no detenernos hasta tocar tierra. Cuidado, con calma, deja que las ruedas principales toquen el suelo. Bien; avanza el bastón de mando para mantener abajo a esas ruedas y la cola en el aire. Cuidado, cuidado, parece coletear a la izquierda, hacia el terraplén. Excelente descenso; un poco más y nos

reiremos de nuestros temores. Ahora, la cola va a bajar, tira del bastón del mando para asegurar la cola y esperemos que responda la rueda de cola... timón a la izquierda, timón a la derecha, timón a fondo a la derecha, cuidado MUCHACHO ESTÁ PATINANDO Y YA ES DEMASIADO TARDE. ¡No PUEDO CONTROLARLO Y NOS VAMOS A ESTRELLAR CONTRA ESA TIERRA!

Bien, si nos vamos a estrellar contra el terraplén, lo haremos con fuerza. Acelero a fondo y quizá pueda elevar el avión y evitar el choque. Es una probabilidad entre cien.

¡QUÉ HACES CON ESE ACELERADOR. NOS VAMOS A ESTRELLAR. NO PUEDES HACER NADA. CUIDADO, SUJÉTATE, AQUÍ VAMOS!

En un instante, el biplano se separa de la pista, con el motor emitiendo un rugido, el acelerador a fondo, toda la potencia y brinca hacia el muro de tierra.

Y en el lapso de otro segundo, dos personas luchan en el interior del piloto. La primera, ya se ha dado por vencida, ante la certeza del accidente y de una explosión en medio de las astillas. La segunda, sin dejar de pensar, juega su última carta, realmente la última que le queda. Y ahora, sin darse tiempo a mirar el indicador de velocidad, para comprobar si es posible elevarse o no, tira hacia atrás del bastón de mando con todas sus energías.

El biplano apunta su nariz hacia lo alto, pero se niega a volar. El jugador de cartas medita. Hemos jugado nuestra carta y hemos perdido. En la próxima fracción de segundo se escuchará el estruendo de una colisión. Piloto, espero que hayas aprendido la lección sobre los vientos cruzados.

Y el choque llega. Logro escucharlo, a pesar del rugido del motor. Puedo sentirlo en los controles. Al comienzo, es un golpe sordo, como si nos hubiéramos estrellado contra algo pesado, pero blando a la vez. La parte que chocó fue el tren de aterrizaje izquierdo. Y luego... nada.

¡Estamos volando!

Apenas logramos volar, vacilantes, sobre la hierba y el terraplén. Sólo queda una décima de segundo para sentir alivio y, en el siguiente, sobreviene el espanto; al frente, surgen una alambrada y un grupo de árboles. Habría preferido el terraplén. Voy a estrellarme contra esos árboles en pleno vuelo y no tengo la menor oportunidad de esquivarlos.

Vamos, déjame los controles.

El jugador vuelve a hacerse cargo de la situación.

La nariz abajo, debemos situar la nariz hacia abajo para ganar velocidad. En mi mano, el bastón se inclina levemente hacia adelante y

las ruedas giran ante el contacto con la hierba. Se elevan una vez más y el biplano gana velocidad. Aquí aparece la cerca y el jugador espera hasta el último segundo para incrementar la velocidad lo más posible. Luego, tira del bastón hacia atrás y pasamos la cerca y no queda tiempo para pensar y una violenta inclinación de alas hacia la derecha y pasamos raudos entre dos álamos, a diez metros de altura sobre el suelo. Durante unos momentos, el mundo se vuelve hojas verdes y ramas oscuras y, de pronto, el cielo azul del atardecer.

Está bien, dice el jugador, en tono despreocupado, ahora es todo tuyo. La mano tiembla débilmente sobre el bastón de mando. Pero es un plano que preferiría aterrizar el biplano en plena autopista y contra el viento, antes que hacer un nuevo intento en una pista con viento cruzado. Tiene que haber otro lugar para aterrizar.

Nuevamente volamos en círculos sobre el aeródromo y allí está. Como el maná en respuesta a las oraciones de los ancianos, ahora me doy cuenta de que el Aeropuerto de Rayville tiene dos pistas de aterrizaje y la segunda es una faja de hierba que enfrenta al viento. ¿Cómo no la vi antes?

Cinco minutos después, el biplano está aparcado junto a los hangares y me dirijo al terraplén para estudiar el lugar donde la rueda chocó contra la tierra.

¿Cómo es posible? Incluso el jugador estaba seguro de que chocaríamos contra el muro de tierra y con bastante fuerza. Pero no chocamos. Lo rozamos con tanta suavidad que no ha quedado ni siquiera la más leve marca en la hierba. En esos instantes, el biplano no tenía ninguna razón para volar; un segundo antes, ni siquiera avanzaba a la velocidad suficiente como para mantener la cola en el aire. Por tratarse de un objeto pesado e inanimado, me dirán algunos, es imposible que haya realizado un esfuerzo especial para volar. Me podrían pedir que les demostrara con razones de aerodinámica una sola razón para que el avión despegara antes de alcanzar la indispensable velocidad de vuelo. Y, desde luego, no podría hacerlo. No podría dar ninguna razón de tipo aerodinámico. Entonces, me dirán, llevabas la velocidad suficiente cuando tiraste del bastón de mando. Caso cerrado. Y ahora, ¿de qué podemos hablar?

Me alejo, muy poco convencido. Es posible que no sea capaz de aterrizar un biplano antiguo con viento cruzado, pero lo demás sigue siendo verdad: he volado durante el tiempo suficiente como para saber qué debo esperar de un avión. Y si el biplano, en una distancia no mayor a los veinticinco metros, pasó de los treinta kilómetros por hora a la velocidad de vuelo, entonces, éste es el despegue más corto que he realizado en una máquina voladora, salvo el helicóptero. Por otra parte, con toda dedicación y cuidado, he practicado los despegues en distancia corta en aviones ligeros y pesados. La distancia menor que necesité fue de unos cien metros de pista para que las ruedas dejaran de tocar el suelo, no para elevarme sobre un muro de tierra de medio metro.

Hoy día, he visto confirmadas mis antiguas e imposibles creencias. La respuesta última a los vuelos no se encuentra en los textos de aerodinámica. Si fuera por la aerodinámica, en estos momentos el biplano sería un montón de restos de ruedas, fuselaje y paneles de alas, diseminado a lo largo de la pista de Rayville, Louisiana.

Pero no lo es. Se encuentra sano y bueno, sin un rasguño, en espera de las aventuras que nos pueda deparar el día siguiente.

Una camioneta avanza ruidosamente por el camino de gravilla del aeropuerto. En su puerta, y apenas visible, se lee: SERVICIO DE VUELO ADAMS. Tras el volante se observa una sonrisa un poco confundida, bajo las amplias alas vueltas hacia arriba de un Stetson, a la usanza de los antiguos pioneros de las películas del Oeste.

—Me fue imposible descubrir de qué tipo de avión se trataba. Salí de la casa y hace por lo menos veinte años que no escuchaba algo parecido. Corrí para observarlo. Era demasiado pequeño para tratarse de un Stearman, no me pareció un Waco y, con toda seguridad, no era un TravelAir. ¿Me podría decir, por favor, de qué avión se trata?

—Es un Detroit-Parks. Se construyeron muy pocos, de manera que es natural que no haya podido reconocerlo. El motor es un Wright. Éste sí que podrá reconocerlo, por la forma en que está cubierto de aceite.

—Mi nombre es Adams. Lyle Adams. Sí. El Wright ya dejó de perder aceite y es mejor que tenga cuidado. ¿Le importa si miro el interior?

Las luces de los faros de la camioneta bañan al biplano cuando ésta gira y se aproxima al avión. La puerta gime al abrirse y se escuchan unas pisadas sobre la gravilla.

—Es un hermoso aeroplano. Vaya, si eso es un magneto impulsador, ¿verdad? Desde que era niño no había visto un magneto como éste. Y también tiene avance de encendido. ¡Ajá a esto lo llamo yo una máquina voladora!

—Me alegra escuchar esas palabras, señor. La mayoría de las personas, al verlo, no se imaginan cómo un montón de maderas y tela es capaz de elevarse en el aire.

—No, no. Es un aeroplano maravilloso. ¿Quiere guardarlo en el hangar esta noche? Puedo sacar uno de los AgCats y poner el suyo en su lugar. No importa que el Cat pueda mojarse. Bastará cubrirle la carlinga con una lona.

—Muchas gracias, Lyle. No creo que llueva esta noche. Además, quiero partir mañana antes de la salida del sol. Me será difícil sacarlo del hangar si estoy solo. Hemos dormido a la intemperie hasta ahora.

—Como guste. Yo comienzo a limpiar con la salida del sol; podría ayudarlo.

—Gracias. Está bien. ¿Hay algún lugar donde pueda abastecerme de gasolina? Es mejor que llene el depósito esta misma noche.

—Ciertamente. Y si desea, lo llevaré en la camioneta hasta la cafetería, para que pueda cenar.

• • •

Cenamos en la cafetería y los comentarios sobre Louisiana sirven de aliño. Lyle Adams es un yankee. Vino al Sur para trabajar en aplicaciones aéreas de pesticidas, le gustó, se quedó y montó su propio negocio de pulverizaciones. Actualmente se dedica a lo mismo, gran parte del tiempo, a pulverizar y a la siembra aérea. El trabajo no es muy intenso en este tiempo. El Ag-Cat, grande y moderno, es un descendiente distante del Parks y de su época. Es un avión de trabajo, cuya carlinga delantera ha sido reemplazada por un depósito para las sustancias químicas. Es todo de metal y de doble ala. El Cat tiene un aspecto moderno y eficiente y es ambas cosas. Adams confía en él y lo quiere.

—Es un gran avión, un gran avión. Con esas inmensas alas puede girar sobre una moneda y volver al campo de inmediato. No se parece en nada a un aeroplano antiguo. Cuando viví en Minnesota, solía pilotar un Howard. Llevaba a los cazadores y pescadores a lugares donde nadie había llegado antes. Aterrizaba en los campos... Recuerdo una oportunidad en que llevé a cuatro personas, al Norte... Las horas pasan con rapidez, como siempre sucede cuando se conocen dos amigos por primera vez. Por último se apagan las luces de la cafetería y regresamos en la camioneta del SERVICIO DE VUELO ADAMS, bulliciosamente, hacia la hierba oscurecida, bajo el ala amarilla del biplano, con un cielo cubierto de estrellas.

—Se ven muchísimas estrellas en este lugar, Lyle.

—Ésta es una hermosa región para vivir, si desea trabajar en una granja. Y si lo que le gusta es volar, también. Es una hermosa región. Bien, como le decía antes, puede dormir en mi casa. Será bienvenido. No sé si le agradará, en una noche como ésta. En realidad, tendría que traer mi saco de dormir y pasar la noche bajo el ala, haciéndole compañía. Mucho tiempo ha pasado desde la última vez que lo hice...

El apretón de manos en la oscuridad, los deseos de un buen sueño, la seguridad de volvernos a ver mañana al amanecer y la camioneta se aleja crujiendo por la gravilla, sus luces disminuyen de tamaño, silencio, gira en la curva, pestaña tras una hilera de árboles y desaparece.

CAPÍTULO NUEVE

El amanecer. No, ni siquiera el amanecer. Sólo un resplandor en la misma dirección desde la que llegamos anoche. El veo de dormir ya está guardado en la carlinga delantera y, con él, el último resto de calor en todo el estado de Louisiana. El aire que respiro forma nubecillas de vapor sobre mi cabeza y los grandes neumáticos del biplano están endurecidos y quebradizos. Mis dedos trabajan torpemente al cerrar la cubierta del motor. Cuando reviso la presencia de agua en la gasolina y extraigo una muestra del depósito, la siento como hidrógeno líquido sobre mis manos. Es probable que deba calentar el aceite. Pasarlo al interior de una gran lata, ponerla sobre el fuego, como hacían los vagabundos del aire durante las noches frías. Ya es demasiado tarde. Si extraigo el tapón del aceite en esta mañana, creo que no va a gotear. Se quedaría en su depósito, acurrucado, buscando calor.

De pronto, unas luces brillantes barren el Parks y las ruedas de la camioneta vuelven a crujir sobre la gravilla.

—¡Buenos días!

—Oh, buenos días, Lyle. ¿Cómo te encuentras, aparte de estar congelado?

—¿Frío? ¡Hombre, éste es un clima maravilloso! El aire fresco de la mañana hace que uno se sienta más dispuesto a trabajar. ¿Quieres desayunar?

—No creo que desayune esta mañana. Hoy quiero avanzar lo más posible y aprovechar al máximo la luz del día. Gracias, de todas maneras.

—¿De qué luz del día me hablas? El sol no estará lo suficientemente alto para volar hasta dentro de media hora. Y debes desayunar. Sube, hay una cafetería en la carretera, a un minuto de aquí.

Debería explicarle que no me gusta desayunar. Debería decirle que durante todo ese tiempo tendré que calentar el motor. Es posible que el motor ni siquiera se ponga en marcha con el frío, o que tarde media hora en conseguirlo.

Pero la puerta de la camioneta está abierta en la oscuridad y no hay duda de que en este Estado todo el mundo espera que uno desayune. Además, la tarea de explicar mi prisa es más difícil que subir a la camioneta y cerrar la puerta. Así entonces, pierdo media hora, la cambio por un bollo amasado y por una rápida y resumida visión de lo que es la madrugada de un piloto que trabaja en pulverizaciones.

Descubro que un piloto agrícola de Louisiana conoce a todos los habitantes del pueblo y que todo el mundo se encuentra en la cafetería antes de la salida del sol. Entramos con nuestras pesadas botas en la sala brillantemente iluminada, con un tintineo de las campanillas de bronce en la puerta y el alguacil y los granjeros apartaron su vista de la taza de café para dar la bienvenida al presidente del Servicio de Vuelo Adams.

Y sus palabras son sinceras, ya que una buena mañana para el piloto, con la atmósfera limpia y sin vientos, lo es para ellos también. En medio de la calma, sus aviones agrícolas pueden trabajar constantemente sobre los campos, sembrando, pulverizando y eliminando los gusanos, polillas y otros insectos que antiguamente destruían tanto los campos como a los granjeros. Lyle Adams es un hombre importante y respetado en Rayville.

Las miradas se posan sobre mi extraño aspecto, mi bufanda y mi gruesa casaca de vuelo. Lyle Adams, que vive el mismo mundo mío, que se dedica a los motores y que todos los días vuela en biplanos de carlinga abierta desde el Aeropuerto de Rayville, es saludado con unos «Buenos días», "¿Qué tal?», y "¿Vas a trabajar en el arroz hoy, verdad, Lyle?» Mi anfitrión no es un aviador en este pueblo, es un hombre de negocios y un granjero, una especie de salvador y de dios protector.

Junto a la mesa, y mientras bebo una taza de chocolate caliente, conozco los detalles de lo que me espera en mi vuelo hacia el oeste, hasta la frontera de Texas.

—En esta región, no debes separarte del camino. Si te cayeras entre los árboles, a un kilómetro de la carretera, tardarían meses en encontrarte. La primera parte de la ruta es excelente, por los alrededores... si quieres aterrizar, tienes todo el campo para hacerlo. Pero a cincuenta o sesenta kilómetros, es mejor que no te apartes del camino...

«No conozco mucho la ruta sobre Texas, pero, al poco tiempo, te encontrarás nuevamente con el campo y pequeñas extensiones despejadas donde puedes aterrizar. El tiempo ha sido magnífico estos últimos días; el viento se levanta al mediodía. Es viento de cola, favorable para ti. Es probable que por la tarde tengamos alguna tormenta, pero para esa hora, ya estarás lejos...

Si alguna vez necesito conocimientos detallados sobre cómo volar en Louisiana, recurriré a la experiencia que me fue transmitida junto a esta mesa de un café en Rayville. Durante un momento, escucho a un hombre solitario, un aviador cuyo avión se ha estrellado y se encuentra en una isla donde nadie habla su idioma. No hay una sola persona en el pueblo que se alegre por el hecho de que hoy el viento de cola es favorable, o que se sienta agradecida por la advertencia acerca de los bosques en la ruta hacia el Oeste. Mi anfitrión está practicando un idioma que no habla con frecuencia y, no cabe la menor duda, le gusta practicarlo.

—Sobre Oklahoma, si se localiza un centro de alta presión, el buen tiempo dura varios días. Sin embargo, debido a la influencia del Golfo, también se producen tormentas. Uno termina por conocer el terreno bastante bien, dónde están las alambradas y ese tipo de cosas. Hasta se puede trabajar, aun cuando el tiempo no sea muy bueno...

Cuando los edificios del otro lado de la calle comienzan a enrojecer con el amanecer, la camioneta avanza crujiendo sobre la gravilla una vez más y se detiene junto a la brillante ala del Parks.

—¿Puedo ayudarte en algo? ¿Serviría mi ayuda?

—Seguro. Si deseas, sube a la carlinga, Lyle, mientras yo hago girar la manivela de partida. Ceba el motor un par de veces; bombea el estrangulador. Espero que se ponga en marcha al primer intento.

La manivela de acero incrustada en la cubierta del motor es como el acero de las cubetas de hielo, con sus cubos incluidos. Siento el frío a través de los guantes.

La primera v-u-e-l-t-a es con gran esfuerzo. (En el interior se escuchan unos zumbidos, lentamente.) Y otra vuelta. Y... vuelta; y... vuelta; y... vuelta y, vuelta y vuelta y vuelta y vuelta y vuelta, vuelta, vuelta, vuelta vuelta vuelta-vuelta vuelta vuelta... tiro de la manivela cuando el volante gime y rechina en el interior, dispuesto a transmitir y engranar su energía hacia la hélice.

—¡DESPEJA! ¡AHORA, LYLE!

Se escucha el débil ruido de la manilla de Engrane, el lamento en disminución del motor de arranque y el motor Wright Whirlwind destruye el silencio en millones de pequeñas partículas. El presidente del Servicio de Vuelo Adams queda envuelto y desaparece un instante detrás de una nube de humo del más puro color azul fuego. Y luego, el humo gira y se retuerce con el torbellino de la hélice, se abalanza hacia el fulgor del sol, pasa a través de una cerca y desaparece.

Una voz lejana me grita desde el huracán:

—ESE PONE EN MARCHA CON FACILIDAD, VERDAD?

—¡ES UN MAGNÍFICO AVIÓN ANTIGUO! HAY QUE DEJARLO GIRAR A UNAS 900 RPM. TARDA UN POCO EN CALENTARSE EL MOTOR.

Son diez minutos de calentamiento para el Whirlwind y de congelamiento para el piloto. Diez minutos que transcurren en medio de promesas de pasar a verlo si alguna vez me decido a visitar la región y que me llamará si Lyle Adams hace un viaje a la Costa Occidental. No hay despedidas. Éste es uno de los beneficios del vuelo: un grupo de

amigos que viven en lugares extraños y apartados del mundo y el conocimiento de que es posible volverlos a ver algún día.

Hacía bastante frío en tierra; y ahora, a dos mil pies, el frío supera el punto de congelación, si es que esto es posible. La carretera se extiende de manera sinuosa hacia el oeste, los bosques se cierran sobre ella a la altura de Shreveport y cruzan la línea de la frontera con Texas, invisible desde aquí.

El viento es como una toalla helada que se aplasta y oprime mi rostro sin cesar. Cada cierto tiempo debo tragar saliva y me cuesta respirar. El sol asciende perezoso, aún no despierto del todo. Y sus rayos no logran entibiar la atmósfera, a pesar de estar muy por encima del horizonte.

Descubro que, al frotar el cuero de los guantes en torno a los dedos, puedo mantenerlos calientes durante casi un minuto. Muevo las piernas y pateo el suelo, cerca de los pedales del timón, hago girar la manivela imaginaria, pero todo esto sólo sirve para añadir el cansancio a mi estado de congelación. Allá abajo, sobre la carretera, todavía no he visto un solo automóvil, con el cual comparar la velocidad, pero a juzgar por la dirección del humo que surge de las chimeneas, comprendo que me impulsa un viento de cola. Me alegro. El viento de cola bien vale el frío que estoy sufriendo, especialmente para poder cubrir la máxima distancia durante el día.

No obstante, pienso en aterrizar lo antes posible, estar quieto un segundo, acurrucarme y que el calor me vuelva al cuerpo. Me pregunto si sería posible conducir un avión sin necesidad de salirse del saco de dormir. Alguien debería inventar un saco de dormir con piernas y brazos, así los aviadores no se congelarían en sus viajes sobre el Sur. Desgraciadamente, el invento llegaría con un poco de retraso. No se podría ganar mucho dinero con un Saco de Dormir Especial para Aviadores, aunque se hiciera publicidad en revistas o periódicos del país y se pudiera encontrar en todas las grandes tiendas de artículos deportivos. No son muchos los aviadores que hoy en día tienen necesidad de ellos. Y los que deseen comprarlo, preferirían un traje-G de segunda mano, anticuado, confiando que les ayude a levantarse con mayor rapidez en las mañanas.

Busco un medio de comprobar mi velocidad con respecto a tierra, cualquier vehículo con ruedas que avance por la carretera, con el que pueda comparar mi propia velocidad. No tengo suerte. ¡Eh, conductores, el sol ya está alto! ¡Vamos, levántense! Un solo automóvil en la carretera que marcha en dirección contraria a la mía. De nada me sirve. Pasan tres minutos. Y pasan cinco, bajo ese viento frío y duro. Finalmente, un sedán verde ingresa en la carretera desde un camino lateral y toma rumbo hacia el Oeste. Espero unos momentos, para que estabilice su velocidad, que a esta hora de la mañana y la ausencia de tráfico debería ser de unos ciento diez kilómetros por hora. Lo adelantamos fácilmente. El viento de cola es favorable. Me pregunto si el conductor comprenderá lo importante que es para nosotros; si sabrá

que un biplano antiguo vuela sobre su cabeza y lo observa desde lo alto. Probablemente, no. Es posible que ni siquiera sepa lo que es un biplano.

Uno aprende, incluso aunque esté congelándose. Aprendo algo sobre el rumbo y la velocidad, de alguien que sólo presta atención a su propio rumbo y velocidad y que ni siquiera sabe que yo existo. Debemos mucho a los sedanes verdes y la única forma en que podemos pagar esta deuda es continuar en nuestra ruta lo mejor posible y servir de indicadores a otros que nunca hemos visto y para los cuales tampoco sabremos en qué momento hemos sido de utilidad.

Agradecido por las primeras partículas de calor procedentes del este, me pregunto cuántas veces habré seguido libremente y aprovechado el ejemplo que otros hombres nos ofrecen en la vida. Toda mi existencia está delineada según los ejemplos que otros han ofrecido. Ejemplos que imitar, ejemplos para no seguir. Más de lo que puedo contar. Sin duda, puedo señalar con toda claridad a los que se destacan, a los que han contribuido a formar mis ideas y pensamientos. Después de todo, ¿quién soy yo sino una culminación de mi época, una mezcla de ejemplos que se me han dado y que, a la vez, se han transformado en un solo ejemplo para que otros lo vean y lo juzguen? Estoy formado por una pequeña parte de Patrick Flanagan, un poco de Lou Pisane. En mis manos, tengo la destreza de los instructores de vuelo, en parte de Bob Keech y en parte de Jamie Forbes y del teniente James Rollins. También soy parte de la destreza del capitán Bob Safell, uno de los pocos sobrevivientes de la guerra aire-tierra en Corea; del teniente Jim Tbuchette, quien se enfrentó alegremente a toda la Fuerza Aérea cuando creyó que todo en ella era una estupidez y que murió al desviar un F-86 en llamas de las proximidades de una escuela de Arizona; del teniente coronel John Makely, un comandante de escuadrón duro y gruñón, cuya única preocupación era la misión a cumplir y el bienestar de los hombres que volaban en sus aviones; de Emmen Weber, de Don Slack, de Ed Carpinello, de Don McGinley, de Lee Morton, de Keith Ulshafer, de Jim Roudabush, de Les Hench, de Dick Travas, de Ed Fitzgerald. Tantos nombres, tantos pilotos y una pequeña parte de cada uno de ellos me acompaña cuando me encuentro a los mandos de un antiguo biplano a través de los cielos azules y fríos del amanecer de Louisiana.

Sin el menor esfuerzo puedo abrir los ojos y ver esa multitud de pilotos que vuelan junto a mí en este avión. Allí está Bob Beaven, mirándome y saludándome fríamente. Hank Whipple, que efectuó un rizo invertido con un pesado transporte y que me enseñó a aterrizar en los pastizales y en las playas y que, con grandes esfuerzos, trató de enseñarme a pensar mucho más allá de los aviones y de aquellos que restringen el vuelo a través de sus propios temores y por medio de reglamentos sin ningún significado. Christy Cagle, quien me dio el ejemplo sobre la admiración que se puede sentir por los aviones antiguos y que prefería dormir bajo el ala de su biplano antes que en cualquier cama.

En medio de esa multitud, también hay otros profesores. Ahí está el Luscombe, plateado y brillante, el primero que me alejó de esta celosa

tierra. Un T-28, con su gran motor circular, que se llamaba a sí mismo el destructor de camiones, al dejar un rastro de humo negro de su motor dañado, en un tiempo en que yo era demasiado inexperto como para darme cuenta de que algo funcionaba mal. Un Lockheed T-33, el primer reactor que piloté, que me enseñó que un avión puede guiarse sólo con el índice y el pulgar sobre el bastón de mando y, simplemente, pensando en los ascensos vertiginosos, los picados y giros. Y esa verdadera reina de belleza, el F-86F, qué me demostró hasta qué punto un piloto puede sentirse atraído y enamorado de una nave. El helicóptero, como una libélula, que me hizo comprender la maravilla de estar detenido en el aire. El Schweizer 1-26, de color azul hielo, un planeador que me habló sobre las cosas invisibles que pueden mantener durante horas a un piloto en el aire sin necesidad de un motor. Y ese viejo, bondadoso y resistente F-84F, que cubrió todos mis errores y me enseñó tantas cosas durante un vuelo nocturno sobre Francia. Un Cessna 310, haciéndome comprender que un avión puede contener tanto lujo que el piloto apenas logra darse cuenta de su propia personalidad. Un Republic Seabee, demostrándome que no hay mejor diversión que transformarse de una lancha de carrera en un avión y luego volver a la forma de lancha, sintiendo el chapoteo del agua bajo el casco. Un biplano, el Brunner-Winkle Bird, del año 1928, pidiéndome que lo acompañara en la alegría de volar junto a un piloto que había encontrado un avión perdido; invirtió años en reconstruirlo para, finalmente, volver a lanzarlo libremente en el aire. Un Fairchild 24, que en los cientos de horas durante las cuales exploramos juntos el espacio, me hizo comprender, de pronto, que el cielo es un lugar real, verdadero, tangible y que se puede tocar. Un C-1 19, transporte de tropas, considerado como un aparato maligno, que me enseñó a desconfiar sobre lo que se dice de los «aviones malos» hasta que uno haya tenido la oportunidad de comprobarlo personalmente y que se puede tener la sensación de alegría al encender la luz verde de SALTAR, señal que indica a los paracaidistas que deben lanzarse hacia su destino. Y hoy, un biplano antiguo, que intenta atravesar el país.

Allí están todos, enseñando y aprendiendo, lentos o rápidos, callados o ensordecedores, dejando atrás un rastro de condensación a doce mil metros de altura o rozando el suelo con las ruedas, simples y sencillos o en medio del lujo más opulento. Todos forman parte del piloto y él de ellos. La pintura desconchada en un panel de controles, los pedales del timón gastados suavemente a lo largo de veinte años de conducción, la empuñadura del bastón de mando cuya forma se ha desgastado: éstas son las huellas que un hombre deja en su avión. Las huellas que un avión deja sobre el hombre sólo se ven en su mente, en las cosas que ha aprendido y en las que ha llegado a creer.

La mayoría de los pilotos que conozco no son lo que aparentaban. Existen dos personas absolutamente diferentes dentro de un mismo cuerpo. Pensemos en un nombre... aquí tenemos a Keith Ulshafer, el ejemplo perfecto. He aquí un hombre que jamás habrían pensado encontrar en un escuadrón de combate. Cuando Keith Ulshafer pronunciaba una palabra, era fiesta mayor. Keith no necesita impresionar a nadie. Si alguien se hubiera plantado ante él y le hubiera

dicho: «Keith, eres un pésimo piloto», se hubiera sonreído y respondido: «Probablemente lo soy». Era imposible hacerlo enfadar. Nada podía apresurarlo. Su actitud hacia el vuelo era la misma que hubiera tenido ante un problema de cálculo integral. A pesar de que había calculado las carreras de despegue centenares de veces y que, para el caso, a cualquier otro piloto le habría bastado con mirar afuera, sentir el viento y la temperatura y estimar la carrera de despegue con un margen de error de veinte metros, Keith la calculaba con los planos antes de iniciar cada vuelo y los resultados los anotaba cuidadosamente con lápiz, en el margen inferior de un formulario que prácticamente nadie utilizaba. Limpio, preciso, meticulado. Para Keith, el hecho de apresurarse, o estimar una velocidad, o dar una cifra aproximada del gasto de combustible, habría sido lo mismo que si un contador se subiera a un ring y se enfrentara al Fantasma Enmascarado. No dejaba de ser divertido sentarse junto a él durante los informes de vuelo y escuchar al jefe de escuadrilla los detalles de la misión de combate aéreo. Ni una sola palabra salía de la boca de Keith mientras el endemoniado vocabulario de la misión a cumplir llegaba hasta sus oídos, como si hubiera sido un corresponsal de una revista especializada que se había equivocado de lugar al comenzar la reunión. Nadie habría sospechado que estaba escuchando, hasta que al final del informe decía con voz suave: «Usted dijo dos-cincuenta-seis punto cuatro megaciclos para el canal doce, ¿verdad?». Y el jefe de escuadrilla le respondía afirmativamente. Era más frecuente que Keith no pronunciara una sola palabra durante todo el informe.

Luego, se dirigía a su armario, se vestía lentamente el traje-G, se ponía la casaca de vuelo, adornada según los reglamentos con rayos, espadas y palabras apasionadas que se supone deben tipificar a los pilotos de combate. Entonces, se dirigía hacia su avión, arrastrando el paracaídas como algo que le resultaba un tanto desagradable.

Incluso la explosión de partida de su avión no era tan súbita como la de los otros aviones y su motor no rugía con tanta violencia.

Keith volaba de acuerdo a los reglamentos. Durante la formación, su nave no brincaba ni se balanceaba de un lado a otro. Se mantenía sólida y firme, como si estuviera atornillada al ala del avión líder. Y entonces, se daba comienzo a la misión, al combate aéreo. Y ciertamente, a partir de este instante, había que tener cuidado.

El avión que uno habría jurado que llevaba a bordo a Keith Ulshafer cuando despegamos de tierra, comenzaba a volar recto hacia arriba, en picados violentos y rectos, giros, rizados, volteretas, lanzando reflejos en el aire. Parecía que Keith hubiera saltado rápidamente de la carlinga, antes de despegar y que su lugar lo hubiera ocupado un salvaje desconocido. Daban deseos de pulsar el botón del micrófono y preguntar: «Keith, ¿te encuentras bien?».

Keith se encontraba perfectamente bien y, con suerte, atención y mucha habilidad, uno podría esquivar a ese increíble monstruo que estaba en

los controles de su nave. Siempre estaba allí, en otras misiones de combate. Allí viene Keith, como un bólido en dirección a los paneles de blanco y la tierra se desintegra frente a él; y ahora se acerca al blanco arrastrado por otro avión para las prácticas de tiro y el aparato plateado estalla en el aire; se lanza en picado sobre el blanco para los cohetes y encaja cuatro cohetes dentro de un círculo de cinco metros. En las misiones de refuerzo aéreo durante las maniobras de guerra, Keith se lanza como una flecha, a una altura apenas suficiente para no tocar las antenas de los tanques, luego asciende en la última pasada y se aleja y desaparece bajo el sol, protagonizando unos giros y volteretas perfectos. Durante el proceso de aterrizaje, vuela muy junto y cerca de la pista, sus ruedas tocan de forma muy precisa sobre la línea pintada con el fin de marcar el punto de contacto. Y entonces, mientras los tripulantes de tierra desarman las ametralladoras, el salvaje brinca de la cabina, corre hacia el bosque y el otro Keith Ulshafer, el corresponsal de la revista especializada, regresa lentamente a la barraca, se quita la casaca de vuelo y se quita el traje-G.

Comienzo a aprender que, en el interior de cada uno, duerme un ser que sólo despierta en aquellas ocasiones en que es necesaria una decisión instantánea o una acción de extraordinaria rapidez. Hace un año pude verlo en ese salvaje que había en el interior de Keith; lo conocí ayer en ese jugador que apareció en mi biplano. En todos nosotros, esta persona duerme bajo la forma más increíble que la lógica pudiera escoger.

• • •

Sobre Texas, los pinos empiezan a ralear y dejan paso a las llanuras. Por fin el sol calienta el aire y el viento de cola todavía sopla favoreciendo mi marcha; hasta los coches más rápidos quedan atrás bajo mis alas.

Cuando cierro los ojos, puedo ver el viento de cola y también puedo ver al biplano, como una pequeña partícula arrastrada por él. El viento de cola es sólo un flujo dentro de un gigantesco remolino de aire en movimiento; un remolino que gira en la dirección de las agujas de un reloj, en torno a un gran centro de alta presión que debe encontrarse en alguna parte hacia el Norte. Un avión que, en estos momentos, volara en la misma dirección que yo, pero más al norte de ese centro, tendría que enfrentarse penosamente a los vientos de proa. Desde luego, el viento de cola que me impulsa no puede durar para siempre. Me alejo de ese centro y, aun cuando mi velocidad sólo supera ligeramente los ciento sesenta kilómetros por hora, dentro de poco podré ver cómo los vientos cambian de dirección a mi alrededor. Ya, en sólo dos horas de vuelo, el viento ha cambiado de un viento directo de cola a un viento de cola transversal, que sopla ligeramente desde el sur. En algunas horas más, tendré viento cruzado procedente del sur, que me desviará de mi rumbo y tendré que volar lo más bajo posible para evitar sus efectos.

Cuidado con los vientos que te desvían hacia el norte, me han enseñado. Existe una máxima: «Desviarte Derecho al Peligro». Desviarse a la

derecha es sinónimo de abandonar la zona de alta presión y de buen tiempo, para entrar en los centros ceñudos de baja presión, nubes bajas y escasa visibilidad a causa de la neblina. Si ahora viro un poco a la derecha para mantener el viento de cola, podría comenzar a volar en un círculo que no me apartaría del cielo despejado; volaría en un círculo junto con el gran remolino, allá en lo alto. Pero regresaría al punto de partida. Y si quiero progresar en el rumbo definido, tendré que enfrentarme a una o dos tormentas. En cambio, estoy agradecido de lo que ya he recibido, los días de buen tiempo que nos han favorecido. Y el tiempo seguirá así, porque, hasta donde me alcanza la vista, no hay señal de mal tiempo.

Frente a mí, en medio del llano, surge el primer borrón que forma una ciudad. Dallas. O con mayor propiedad, Dallas/Fort Worth. Poco a poco se eleva y se hace más clara, como un gigante tendido bajo el sol. Cambio rumbo hacia el sur, para no sobrevolar la ciudad. Desde el aire, debiera parecerse a cualquier otra ciudad pero no sucede así. No puedo mirar a Dallas con objetividad. Furiosas batallas se han desencadenado sobre los aeropuertos de Dallas/ Fort Worth. Cada cual reclama para sí la propiedad del aeropuerto más adecuado a las necesidades de ambas ciudades. Finalmente, el gobierno tuvo que intervenir y mediar en el caso. Se cruzaron muchas palabras duras allí abajo entre los que antes volaban y que ahora están a cargo de Grandes Escritorios de Acero con unos letreros que dicen: «Oficial de Aeropuerto».

Fuera de todo esto, la ciudad es una gran extensión que me causa depresión, e incluso el motor responde con un tono triste, como con un descenso de intensidad en el ruido de los cilindros. Ésta es la ciudad donde se asesinó al presidente. Me alegro de no tener que aterrizar.

El estado de ánimo se alegra un poco cuando llegamos al campo y hemos dejado atrás la ciudad. Encuentro la Autopista U.S. 80, que será mi principal ayudante de navegación en los próximos mil kilómetros. Creo que debo pensar en aterrizar pronto. En el mapa aparece Western Hills y vuelo en círculo sobre un pequeño pueblo y su aeródromo. Son las 8.30 de la mañana, pero no hay la más mínima señal de vida en la pista. Los hangares están cerrados y la rampa de aparcamiento vacía. Seguramente, tendré que esperar para que me abastezcan de combustible. He avanzado bastante con el viento favorable y en la ruta, más adelante, habrá otros aeródromos con más movimiento. Por otra parte, cada kilómetro recorrido es otro kilómetro que se adelanta. Teniendo en cuenta que ésta es una regla básica para los viajeros en carlingas abiertas, una vez más presto atención a la W de la brújula magnética que se balancea bajo la línea de referencia. Ahora, el viento es totalmente cruzado y nada ganaré permaneciendo a mayor altura. Inclino el bastón de mando y descendemos hacia esa capa de aire donde el viento sopla con menos fuerza debido al roce con la tierra. Nivelamos a quince metros de altura sobre la desierta carretera y ascendemos y descendemos, siguiendo la topografía de las lomas ondulantes.

De vez en cuando, un coche avanza por la autopista y llego a conocerlo bastante bien, ya que ahora no puedo adelantarlo con tanta facilidad. Una camioneta, construida en los años que vendrán, con niños que aún no han nacido, apretujados contra la ventanilla posterior. Les hago señas, a través del tiempo y a través de ciento cincuenta metros del aire de Texas y, a modo de respuesta, recibo un pequeño bosque de brazos que ondean. Es agradable ver que otras personas también avanzan en este espacio y no puedo dejar de preguntarme qué pensarán al mirar retrospectivamente en el año 1929. ¿Les traerá recuerdos? ¿Recordarán aquellos días en que hicieron este mismo camino (entonces, sólo una carretera de tierra) y que sobre sus cabezas, en el cielo, había un avión similar al que ahora están observando? ¿Y que adelantó con lentitud y desapareció gradualmente hacia la izquierda del camino, lo mismo que sucede con éste? El hábito me hace volar por el costado del camino iluminado por el sol y me pregunto si existiría la misma costumbre en los antiguos tiempos de la aviación. Probablemente no. Si vuelas por el costado soleado del camino, es imposible leer tu número. Éste es un hábito de defensa. Sin embargo, creo que me ha evitado algunos malos ratos. No son muchas las personas que saben que es perfectamente lícito para un avión volar a una altura menor de las copas de los árboles sobre una región deshabitada. Si a alguien no le gustaran los aviones antiguos, podría anotar mi número de registro, pintado con grandes caracteres y entablar un juicio contra mí en el cual tendría que probar mi inocencia. Los reglamentos dicen solamente que mi obligación es la de volar a ciento cincuenta metros de distancia de cualquier persona en tierra. Si los ciento cincuenta metros están por encima o hacia un lado, eso no se dice. Y ahora, esquivando el viento y con numerosos lugares donde poder aterrizar, decido volar a ciento cincuenta metros hacia un lado del camino. El lado por el cual brilla el sol.

Cuando el camino está despejado, me acerco hasta que mis ruedas se sitúan sobre la línea central, me yergo en el asiento y miro por encima del parabrisas, por sobre la gran nariz y, simplemente, me entrego a la satisfacción de volar. Los postes de teléfono pasan raudos por el costado y, si apoyo un brazo contra el borde de la carlinga, experimento casi la misma sensación que si estuviera conduciendo un automóvil. Con la única diferencia de que puedo recurrir al bastón de mando y ascender recto hacia el cielo.

Tengo un amigo que es piloto de coches de carrera y dice que las carreras son la mayor diversión que existe en el mundo. Para él; siempre se le olvida agregar, para él. Para cualquier otra persona, es decir, para mí, es una diversión que me aterroriza. Como en tantas otras acciones que están atadas a tierra, no queda margen para pensar en otras cosas. Debe mantenerse de forma precisa sobre esa estrecha faja de asfalto y si algo aparece en su camino, o si la faja no está bien calculada en una curva, el conductor se ve en problemas. Debe mantener su cabeza atenta a la acción de conducir, durante cada segundo que aprieta el acelerador. Por otra parte, con gran alegría para mí, el cielo es para los soñadores, porque existe tanto margen, tanta libertad. En un avión antiguo, los momentos del despegue y del aterrizaje son un poco

críticos, pero el vuelo propiamente dicho, es la forma más simple, más controlable de viajar desde que... desde que nada. ¿Algo surge en la ruta? Paso por encima. O lo esquivo hacia un lado. Vuelo por debajo. Giro en círculos mientras pienso en ello. Ninguna de estas cosas puede hacerlas un piloto de coches de carrera. Sólo puede intentar detenerse.

Con el margen que posee el piloto de un avión, puede echarse hacia atrás en el asiento y descansar. Le es posible pasar largos minutos mirando hacia atrás de su avión, o hacia arriba, o hacia abajo. El hecho de que mire hacia adelante es una especie de formalidad creada en base a los hábitos aprendidos en su vida sobre la tierra. Puede hacer lo que quiera con la tierra; inclinarla, hacerla girar, ponerla sobre su cabeza o directamente detrás de la cola. También puede dejarla pasar por debajo, lentamente y observarla con los ojos entrecerrados para que adquiera un aspecto imaginario e irreal.

Todas las señales, advertencias y las agencias de vuelo, recuerdan solemnemente que uno jamás debe dejar de prestar atención a la inminente tarea de conducir su avión; aseguran que basta distraerse un segundo para que sobrevenga cualquier gran desastre. Sin embargo, al cabo de poco tiempo de volar, se hace evidente que las agencias han tomado su papel con demasiada seriedad. Un aspirante a piloto aprende en sus primeras lecciones que el avión vuela mucho mejor por sí solo que con su ayuda. El avión no exige la concentración permanente para mantenerse en el aire que requiere el coche de carrera para no salirse de su estrecho camino. Si se respetan las medidas de seguridad básicas de no chocar contra un árbol o estrellarse contra una montaña, el piloto encuentra en el cielo un lugar perfecto para moverse sin necesidad de pensar.

Ahora bien, al encontrarme avanzando a sólo treinta centímetros sobre la Autopista 80, en mi avión, debo prestar mayor atención a lo que hago que cuando me separan doscientos o cuatrocientos metros de la tierra. Puedo imitar al piloto de coches de carrera, sin las limitaciones que a él lo persiguen. Si no alcanzo a tomar la curva, paso sobre la barrera, sobre las rocas y las lomas y árboles y la máquina no sufre la menor vacilación.

Inesperadamente, sobre la cumbre de un cerro aparece un coche que avanza hacia mí. Tiro con fuerza del bastón de mando hacia atrás y brinco hacia el sol, a unos 150 metros de altura. No puedo dejar de sonreír. ¿Qué cosa sentiría yo en el lugar del conductor, si al trasponer una suave elevación del terreno, por un camino común y corriente, me encontrara frente a un avión que se dirige recto hacia mi parabrisas? A pesar de que es un acto perfectamente legal, no es algo muy agradable para las personas. En el futuro, tendré que asomarme sobre los cerros y evitar así atemorizar a un pobre conductor que prefiere seguir rumiando solitario sus propios pensamientos.

Y en esta forma continuamos nuestra ruta, asomándonos primero sobre los cerros y luego acercándonos a la carretera lo más posible, dejando

tocar las ruedas a uno u otro lado de la línea blanca de división, sin intención real de hacerlo.

Me quedo sorprendido al mirar el reloj. He estado volando durante más de cuatro horas y he avanzado bastante más de lo previsto. Según el mapa, más adelante se encuentra el pueblo de Ranger, Texas, lugar que cuenta con un aeródromo. Tomo altura para ver mejor y me encuentro con la torre del agua, el cruce con otra carretera y un edificio en construcción. Y también con un aeródromo. Es un gran aeropuerto, para un pueblo tan pequeño, con tres pistas de tierra que lo cruzan y un par de hangares. Sobrevuelo en círculo una vez, compruebo las indicaciones de la dirección del viento y, con una palabra de agradecimiento para el hombre que tuvo la brillante idea de construir más de una pista de aterrizaje, me enfrento al viento y desciendo.

Aún no es la hora de comer y ya he volado ochocientos kilómetros desde Louisiana. Parece demasiado y me siento orgulloso de ello, pero en la lejanía del futuro/ pasado, he pilotado aviones que habían cubierto la misma distancia en menos de una hora, e incluso uno que podría recorrerla en veinte minutos. Debería existir un significado en este contraste, pero estoy cansado por las cuatro horas que llevo sentado sobre un paracaídas, duro como una roca y, en estos momentos, los significados pasan a un segundo lugar, frente a la expectativa de ponerme de pie y estirar las piernas sobre la tierra inmóvil. El vuelo se ha desarrollado de una manera agradablemente rutinaria, tal como estaba programado y como a mí me gusta. Y por ahora, en Ranger, Texas, mientras limpio de aceite el parabrisas y la cubierta del motor, no hago planes ni pienso en el futuro.

CAPÍTULO DIEZ

Lo siento, señor. No puedo ayudarlo con esa hélice. Y tampoco puedo dar vueltas a la manivela. El seguro. Mi seguro no lo cubriría si me sucede algún accidente.

Extraño, extraño, extraño. Me siento furioso y desciendo como un torbellino desde la carlinga, en donde me encontraba preparado para poner en marcha el motor. Durante todo el trayecto son muchos los que me han brindado gratuitamente su ayuda, y ahora, con prisa de marcharme, tengo que bajarme y exponerme a este sol furioso, con una casaca forrada en piel, girar la manivela personalmente, mientras el asistente se retira y me observa. La ira se convierte con facilidad en energía y, cuando el volante que rompe la inercia se encuentra en movimiento, estoy demasiado agotado para preocuparme de los temores del asistente. Pulso la palanca de engrane, dejo que el motor cobre vida y levanto una nube de polvo seco, carreteo para tomar la dirección contra el viento, dejo funcionar el motor libremente y suelto los frenos. Miro el reloj cuando las ruedas se levantan del suelo y me dispongo a contar las próximas cuatro horas, segundo a segundo. Niveló el vuelo sobre mi amiga, la carretera, y es como si no hubiera aterrizado, como si no me hubiera separado del asiento, detrás de la hélice, desde el amanecer, desde la noche anterior a ésta y desde el día que dio origen a esa noche. Será agradable llegar a California y a casa.

El viento cruzado se ha transformado en una fuerte brisa que me impulsa enérgicamente hacia la derecha, de modo que debo volar en ángulo en relación a la carretera, luchando en contra del viento con la brillante hoja de mi hélice.

Luchando contra el viento con la hoja. Suena poético. Pero, cuando uno se enfrenta solo contra las fuerzas que deambulan por el cielo, debe recurrir a cualquier arma que tenga al alcance. Y la hélice es una de las armas del piloto, ya que mientras siga girando, realmente no está solo. Mientras gire, el hombre cuenta con algo para enfrentarse a los vientos cruzados, a los vientos en contra o al hielo sobre el mar. Son el hombre y su avión los que trabajan y se esfuerzan juntos. Uno ya no se siente tan solo. No obstante, la hélice tiene sus debilidades y es una sabia medida conocer estas debilidades y suplir la necesidad del arma en estos tiempos. Una hélice puede encontrarse girando magníficamente, a todas sus revoluciones, lo más rápido posible, pero si el avión se introduce en una masa de aire que descende a mayor velocidad de la que el aparato puede ascender, el arma no sirve de nada y el piloto se ve impulsado a tierra. La simple previsión de darse cuenta de esa debilidad y suplirla, saber que uno puede escapar y desviarse un kilómetro, hacia donde el aire presenta corrientes ascendentes, llena el cofre con altitud. Así entonces, aun antes de que se desenvaine el arma para la batalla, antes de que sea necesaria o que se inicie el combate, el hombre que conduce

el avión puede suplir las necesidades de su arma. ¿Entramos a este valle por la derecha o por la izquierda? Por un lado, la lucha será constante, un duelo furioso contra el viento y la montaña. Por otro, quizás a menos de un kilómetro de distancia, el vuelo será suave y hasta se requerirá menos potencia de la normal para mantener la altura. Y así, mientras el piloto va aprendiendo sus lecciones, deja de pensar si le conviene el lado derecho o el izquierdo y toma en consideración los vientos ascendentes o descendentes. Al principio, el estudiante piloto no toma en cuenta los vientos, quiere apartarlos de su mente, dado que ya hay demasiadas cosas que le preocupan y para qué preocuparse de algo que ni siquiera puede ver. La respuesta es simple, aprende el piloto. Reside en la capacidad de ver el viento. El viento es un océano gigantesco de aire que surge de la superficie rocosa de la tierra. Donde las olas del océano avanzarían verdes y veloces por el costado de una montaña, puedes esperar que el viento haga lo mismo. Donde el océano se estrellaría contra las bases de un acantilado y saltaría en el aire, has de ver en un día de viento fuerte un poder que toma el avión por sus alas y lo lanza de cabeza hacia el cielo. Vuela siempre por la vertiente de las montañas donde hay corrientes ascendentes y así volarás con facilidad, con la seguridad de quien sabe que ni siquiera necesita perder su arma para ganar una batalla o esquivarla.

En las regiones que carecen de montañas, el piloto que observa el cielo ve unas altas columnas de aire azul y caliente que surgen de la tierra. Si se detiene un instante sobre una de esas columnas y vuela en círculo, el avión asciende a pesar de sí mismo, llevado por un ascensor que no podrán usar aquellos que sólo creen en lo que ven. Entonces, para que el hombre que vuela en un avión pueda ser el mejor piloto posible, está obligado a creer en lo invisible.

Se puede permanecer en el aire durante mucho tiempo sin necesidad de creer ya que, generalmente, la única consecuencia de esta falta de fe es el mayor esfuerzo del motor y un poco más de desgaste en la hélice. Pero si uno vuela el tiempo suficiente y a grandes distancias, llegará el día en que la diferencia entre creer y no creer sea la diferencia entre ganar o perder el juego de solucionar los problemas.

Hacia adelante, el cielo ha tomado un color lechoso como consecuencia del polvo levantado por el viento. Este polvo es característico de Texas y es una de las razones que han dado origen a los nombres de los pueblos que cubren mi ruta: Aguaclara, Agualimpia, Aguadulce, Pozos Minerales, Gran Vertiente. Una región cuya preocupación principal es el agua y donde el agua, escasa, está siempre presente en las mentes y en los nombres de los pueblos.

Alzo la vista y veo que el polvo se levanta a gran altura sobre mi cabeza... doscientos, quizá doscientos cincuenta metros. Sería inútil tratar de pasar por encima; allí arriba, el viento en contra será más fuerte y descubriría que los coches comienzan a ganarme en velocidad. En la situación actual, puedo mantenerme a la par de los coches más veloces, con gran esfuerzo. Este hecho me desconcierta. Una camioneta

azul avanza por la carretera. Queda atrás cuando el camino sube una pendiente, pero me alcanza y me adelanta cuando la inclinación está a su favor. Hemos avanzado juntos durante tantos minutos, que sus pasajeros ya no se molestan en asomarse por las ventanillas y contemplan al biplano a poca distancia. La mujer está leyendo un periódico. Me pregunto si sabrá que estoy mirando sobre su hombro. Por cierto que no. No se espera que el piloto de un aeroplano preste atención a un coche en la carretera, y mucho menos a sus pasajeros.

Hasta donde me alcanza la vista, me rodea la gran llanura. Hay lugar para poner a resguardo a más de diez mil biplanos. Si la nube de polvo se torna más densa y no me deja ver, no tendré dificultades para girar, enfrentar el viento y aterrizar en cualquier lugar despejado. Cuanto más fuerte sople el viento, menor será el espacio que necesite el biplano para aterrizar con seguridad. Si el viento alcanza los ochenta kilómetros por hora, podré aterrizar sin hacer girar las ruedas. Si lo deseara, me sería posible revolotear sobre el lugar escogido, sin avanzar y posarme con la misma suavidad de un picaflor sobre una mata de jazmín. Sin embargo, el viento que corre sobre la superficie de la tierra tiene un aspecto maligno y grandes oleadas de arena azotan la carretera y los árboles secos se inclinan y agitan bajo la fuerza de su impulso.

Seguimos avanzando y me pregunto qué surgirá a continuación, qué surgirá de esa oscuridad. Me pregunto si el polvo y el viento será lo único que se oculta tras el portento de esta avasalladora desviación a la derecha. De alguna manera, esa parte de mi ser quedará decepcionada si no existe algo más carnívoro que esta simple espera ante la batalla.

Los pueblos de esta planicie marrón aparecen lentamente y se desvanecen poco a poco y el viento comienza a golpear al biplano casi directamente en la proa. Esto no es así, recuerdo, el viento no sopla sobre el aeroplano; el único viento que siento es el que produce el avión en su paso por el aire y el torbellino de la hélice al funcionar. Somos como un pececillo dorado en un profundo río de aire, que nadamos en él y al mismo tiempo nos vemos arrastrados por su cauce. La ilustración clásica que se ofrece a los aprendices de piloto es: «Si te encuentras en un globo, en medio de un huracán, puedes encender una vela en pleno aire y la llama no vacilará. Avanzas a la misma velocidad del viento, amigo, igual que el pececillo dorado en un río».

Tengo mis dudas de que esta teoría de la vela y del huracán se haya comprobado realmente, pero todo ello parece muy lógico y el pececillo debe saber que es verdad. Aun así, es difícil aceptarla en su totalidad cuando se está en una carlinga azotada por el viento, expuesta a la arena, de un avión que avanza sobre una carretera solitaria. Quizá, si tuviera una vela...

Si tuviera una vela, aún me haría falta el globo. Vamos, cálmate, piloto, y concéntrate en tu vuelo. Si empeora la visibilidad, ya sabes, tendrás que aterrizar.

Un automóvil solitario que corre por la autopista me adelanta con toda facilidad y trato de consolarme pensando que se trata de un coche nuevo y lujoso. Es una máquina que podría desarrollar ciento sesenta kilómetros por hora, si lo deseara. En estos pueblos pequeños, sus habitantes han dejado que el exterior quede en manos del viento y, durante los largos minutos que tardan esos grupos de casas en pasar por debajo del avión, me vienen recuerdos de los pueblos que vi junto a las carreteras de Francia. Desiertos. Totalmente desiertos. Las persianas de las casas estaban siempre cerradas, incluso en pleno día. Jamás logré descubrir dónde vivían esos habitantes de Francia y salí de Europa, tan desconcertado como el resto de los pilotos del escuadrón, preguntándome para qué podrían servir esos pueblos y sus casas.

En medio de la arena se vislumbra vagamente una hilera más prolongada de gasolineras junto a la autopista.

Se acerca una ciudad y la busco en el mapa extendido sobre mis rodillas. Ciudad, ciudad, ciudad, veamos. La ciudad tendría que ser... Gran Vertiente. Es un extraño nombre, para estos momentos. En el lado norte de la ciudad existe un aeropuerto y debo pensar en aterrizar. No, aún no aterrizaré. Me quedan dos horas de vuelo en el depósito y si continúo, podré cruzar gran parte de la tormenta de polvo. Tomo altura para sobrevolar la ciudad, a pesar de tener la seguridad de que nadie escuchará el rugido de los cinco cilindros con el aullido del viento. Pero los reglamentos se han transformado en un hábito, al menos para algunas cosas. Tardo siete minutos en cruzar la ciudad. Ciertamente, no avanzo a gran velocidad. Mas, si continúo en mi tarea, el viento no tardará en cambiar a un viento cruzado, impulsándome hacia la izquierda y a cosas mejores.

La espera es prolongada. El paracaídas es una piedra debajo de mí, incapaz de ofrecer la suavidad para la cual fue diseñado. La ciudad de Midland pasa flotando gradualmente bajo la nave. En igual forma pasa la ciudad de Odessa, con sus altos edificios destacándose de las profundidades de la tierra y haciéndome sentir un poco de vértigo al mirar sus elevadas construcciones. Como les sucede a todos los pilotos, preferiría volar a quince mil metros de altura que mirar por la cornisa de un edificio de dos pisos. Observo algunas personas en las calles de Odessa, con sus ropas agitadas por el viento. Y hacia adelante... ¿el cielo comienza a despejarse? Esfuerzo la vista tras las gafas y quizá, sólo quizás, el cielo está ligeramente más claro hacia el oeste. El aventurero que hay dentro de mí se cae profundamente dormido. Esto será todo. Hemos enfrentado una breve tormenta de polvo, ni siquiera poderosa en su brevedad y el adversario ya ha sido derrotado. Vuelo en círculo para aterrizar en Monahans y necesito menos de treinta metros de pista para alcanzar el punto de inmovilidad. Maravillosa sensación de tranquilidad. Prácticamente, puedo seguir volando con el avión en tierra, sólo por efecto del viento.

Sin embargo, al dejar el viento de proa, debo tener mucho cuidado en tierra. Un avión no está hecho para avanzar lentamente por el suelo y si

no conduzco con cautela y utilizo con mucho cuidado sus controles de vuelo, un viento de cierta fuerza puede afectarle y sin esfuerzo tirarlo de espalda. Un avión puede soportar muchos insultos del sol y del clima mientras se encuentra en tierra, pero si hay algo que no soporta es un viento fuerte. Y tampoco, desde luego, el granizo.

Vamos, con suavidad, lentamente, hacia la gasolinera. Giramos para enfrentar el viento. Detengo el motor cubierto de arena. Es una vergüenza que no haya otros dragones a los que hacer frente durante este viaje. Hacia adelante, nos espera el buen tiempo y, después, el viento de cola nuevamente. Me parece que esos antiguos pilotos no tuvieron que superar tantas dificultades, después de todo. Sólo nos queda por cruzar una pequeña parte de Texas, parte de Nuevo México y Arizona y habremos llegado a casa. El vuelo transcurrirá casi sin contratiempos. Si me apresuro, estaré en casa mañana por la noche. Y con estos pensamientos, introduzco la manguera en el depósito de combustible y observo el líquido rojo que cae en la oscuridad.

CAPÍTULO ONCE

En la distancia se vislumbran las montañas, siluetas de un azul desvaído. Todavía son montañas de fantasía, que se destacan débil y suavemente. Son tres, una a la izquierda, otra a la derecha y otra, con unas laderas increíblemente escarpadas, un poco hacia la derecha de nuestra ruta. Se despierta el personaje sediento de aventuras. ¿Habrá una batalla? ¿Qué tenemos al frente? ¿Qué ves allí adelante? ¿Tendremos la oportunidad de afrontar graves riesgos? Pero vuelve a dormirse, refunfuñando, cuando le aseguro que no tenemos molinos de viento al frente, ni dragones que eliminar.

Mientras vuelo, durante largos minutos, descanso bajo el sol y el viento. El biplano requiere simplemente ligeros toques del bastón para seguir la línea blanca de la carretera que se extiende hasta el horizonte. Es su brújula. El camino se desvía ligeramente hacia la izquierda y el aeroplano sigue la misma dirección. El sol y el viento son suaves y cálidos y no hay mucho más que hacer, aparte de esperar que este vuelo llegue hasta El Paso, como si hubiera comprado un pasaje en Monahans y ahora fuera sólo responsabilidad del capitán cuidar de que yo alcance el lugar de destino.

Cuando vuelo sobre el desierto, no puedo dejar de pensar en todos aquellos que observaron este mismo aire hace cien años, cuando el sol era una bola de fuego en el cielo y el viento un cuchillo dentado sobre la superficie. Eran unos valientes. ¿O quizá no fue el valor lo que los llevó a abandonar sus hogares y dirigirse al oeste, sino el simple desconocimiento de lo que les esperaba a lo largo del camino? Busco huellas de carretas y no las encuentro. Sólo está la autopista, larga y extensa, y su línea blanca desviándose imperceptiblemente hacia el sur en relación al oeste.

Son merecedores de gran respeto. Tardaron meses en cruzar un continente, cuando un biplano antiguo puede hacer el mismo recorrido en una semana. Ésta es una frase tópica, dicha con facilidad y en tono de burla. Pero, sobre esta tierra es difícil dejar de pensar en ellos. ¡Imagínense, a unas personas allí, bajo el sol, conduciendo ganado! Si la monotonía del panorama, kilómetro a kilómetro, existe para un biplano que cubre ciento diez kilómetros en una sola hora, cuánto más habrá sido para ellos que tardaron todos esos meses.

Levanto la vista de la recta del camino hacia el horizonte y un aire frío me recorre el cuerpo. Dentro de mí, el aventurero se despierta bruscamente y se yergue en el asiento. Las tres montañas continúan allí al frente y cada vez aparecen más nítidas. Pero la montaña del centro, con sus laderas increíblemente escarpadas, se encuentra justo frente a nuestro rumbo. Desde su cumbre se desprende un pequeño yunque blanco. Y ahora, bajo él, puedo ver una columna de lluvia inclinada.

Después de todo, no estoy solo; esa tormenta blanca y alta que surge al frente, es una personalidad absorbente e hipnótica en el cielo.

Puedo esquivarla fácilmente. Hay espacio suficiente para dar un gran rodeo. Me desviaré hacia la derecha... ¡ENFRÉNTALA! Es el aventurero, totalmente despierto y a la búsqueda de acontecimientos que requieren rapidez de acción y habilidad. ¡ENFRÉNTALA, MUCHACHO! TÚ NO ERES UN POBRE PILOTO TEMEROSO, ¿VERDAD? ¡SI TE QUEDA ALGO DE VALOR TENDRÁS QUE ENFRENTARLA! ¡ALLÍ HAY AVENTURA Y ALGO QUE DEBE SER CONQUISTADO!

¡Oh, vuelve a dormir! Estaría loco al enfrentarme a esa tormenta. Lo menos que podría sucederme es quedar empapado y lo peor sería destrozar el biplano.

La nube se levanta ahora sobre mi cabeza y puedo ver su yunque a gran altura sobre el ala superior del biplano. Debo echar la cabeza hacia atrás para ver dónde termina en el cielo. Comenzarnos a virar hacia la derecha.

Está bien. Magnífico. Huye. Le tienes miedo. Está bien, no hay nada de malo en temerle a una tormenta. Ciertamente, ese chubasco no representa ni la décima parte del riesgo de entrar en el medio de la tormenta, pero yo no te pido que te metas en el medio, sólo la lluvia. Una pequeña aventura sin riesgos. Escucha, si casi puedes ver hasta el otro lado de la tormenta a través de la lluvia, hasta donde está despejado nuevamente. Vamos. Huye. Pero no me hables más de coraje y valor. Señor, si no pasas a través de ese pequeño chubasco, no tienes la menor idea de lo que es el coraje. No hay nada de malo en ello; no hay nada de malo en ser un cobarde, pero, amigo, es mejor que no te sorprenda otra vez pensando en el valor.

No hay duda de que es infantil. El valiente no lo haría, pero sí el tonto; volar bajo una tormenta cuando para evitarla basta con un ligero desvío hacia la derecha. Es ridículo. Si creo en la cautela y en la prudencia, haré fe de ello y, prudentemente, me alejaré de la tormenta.

El biplano vuelca hacia la izquierda y apunta su nariz hacia la lluvia oscura.

Desde cerca tiene un aspecto que atemoriza. Pero, después de todo, es sólo lluvia y, quizás, una que otra turbulencia. Ahora, la cumbre de la nube desaparece de mi vista, en lo alto. Me aprieto el cinturón de seguridad. Al motor no le importará. No le importaría volar en medio de un tornado. Los cinco cilindros rugen sobre un camino empapado, oscurecido por la base negra de la nube.

Una leve turbulencia, sólo un golpe sordo y el parabrisas delantero queda salpicado por las primeras gotas de lluvia. Allá vamos. ¡ATENCIÓN, TORMENTA! ¿TE CREES TAN FUERTE COMO PARA

PODER DETENER A UN AEROPLANO? ¿TE CREES TAN PODEROSA COMO PARA IMPEDIRME PASAR A TRAVÉS TUYO?

La respuesta es instantánea. Todo se torna gris bajo un manto de espesa lluvia, bastante más densa y fuerte de lo que parecía. Por encima del rugido del motor y del viento, escucho el trueno de la lluvia sobre la lona de las alas. Sujétate, hijo.

A trescientos metros de altura y en medio de la lluvia, de pronto, sin previo aviso, el motor se detiene. ¡Dios mío!

Bandeo violentamente a la derecha, buscando una faja estrecha de terreno para aterrizar. Idiota. ¿Te negaste a esquivarla, verdad? Quizá pueda aterrizar en la autopista, no, la autopista tiene viento cruzado y debemos librarnos de esta lluvia. Hay algunos lugares donde me es posible aterrizar, pero sería el fin para el aeroplano. Sólo son ondulaciones de arena con plantas de salvia que las mantienen unidas. Qué estupidez hice. Volar debajo de una tormenta.

Salimos planeando de la nube y el torrente se detiene de inmediato. El motor emite un ruido y se escucha la explosión de un cilindro. Bombeo el acelerador, cebo el motor, si hubieras esquivado la tormenta, cambio el magneto de su posición AMBOS a su posición DERECHA, allí están el botiquín de primeros auxilios y la cantimplora con agua. Otros cilindros empiezan a revivir, pero la lucha es desigual; hacen explosión una vez, fallan tres y vuelven a hacer explosión. Los magnetos. Los magnetos deben estar humedecidos. Eso es lo que pasa. Ahora, sólo deben secarse antes de que hayamos tocado tierra. Vamos, pequeños magnetos.

Me encuentro a ciento cincuenta metros de altura y giro hacia un lugar despejado y llano en la arena. Si todo marcha bien, no dañaré al biplano. Si todo marcha perfectamente bien. Sentid ese sol, magnetos. Ya no habrá tormentas para vosotros en este día. Otros cilindros hacen explosión y, esta vez, ocurre con mayor frecuencia. Cambio los magnetos de derecha a izquierda y las explosiones cesan por completo. Vuelvo rápidamente a la derecha y la hélice gira muy veloz y, durante unos segundos, con ciertas interrupciones, el motor funciona en forma normal. Se parece a esos motores rotativos antiguos, que se encendían y apagaban. Ahora sí, con algunos fallos, pero girando lo suficiente como para mantener el avión en el aire. Volamos en círculo sobre el lugar de aterrizaje, a unos noventa metros de altura. Recojo el mapa que se había caído. El próximo aeropuerto dista 64 kilómetros. Y el próximo aeropuerto está en Fabens, Texas. Se presenta un dilema. ¿Abandono un lugar apto para aterrizar o me aventuro sobre 64 kilómetros de desierto con la esperanza de que el motor siga funcionando? Si aterrizo ahora y todo marcha bien, puedo dejar que se sequen los magnetos, despegar de inmediato y asegurarme la llegada hasta El Paso.

Y otra cosa interesante. Cuando se detuvo el motor, no tuve miedo. Estaba claro que debía aterrizar; no había otra elección posible. Aterrizar y punto. Nada de discusiones ni temores.

Pero, ahora, hay tiempo suficiente para preocuparse. No es el aterrizaje forzoso lo que preocupa a un piloto, sino la incertidumbre del momento en que va a suceder. Puedo esperar a cada momento que se detenga el motor; y no debería sentirme sorprendido si tal cosa ocurre. Casi me habría sentido feliz si el motor no se hubiera puesto en marcha nuevamente; no me habría quedado otra posibilidad que aterrizar y todo hubiera resultado mucho más simple. Ahora, debo tomar altura y mantenerme siempre sobre la única faja accesible en el desierto. Luego, enfilo proa hacia Fabens, manteniéndome siempre a distancia de planeo de un lugar despejado y adecuado. Esta gente tonta que vuela en medio de las tormentas.

Mientras el proyecto va convirtiéndose en realidad, sobre el desierto, mientras el biplano lucha lentamente por tomar altura y el motor ruge durante cinco segundos, se detiene por medio segundo, ruge otros seis segundos, descubro que los 70 kilómetros de recorrido que me faltan son los más difíciles de todo el trayecto. Existe un procedimiento claro y preciso que se enseña a los pilotos para el caso de que se detenga el motor y no hay que tenerle miedo. Pero, si el motor no se detiene, ¿qué sucede entonces? Tendré que considerar esta posibilidad por la noche, mientras tomo una taza de caldo y bebo un vaso de agua fría.

El biplano avanza con mayor lentitud de la normal, a pesar de llevar el acelerador totalmente abierto. Retrocedo el acelerador y el motor se detiene. Cambio de posición los magnetos y el motor calla. Se mantiene en funcionamiento sólo bajo condiciones muy especiales. Le daré otra oportunidad. Cuando se detenga, me mostraré nuevamente confiado y sin temor. No me importa si se estrella y se hace mil pedazos, sé que saldré sano y salvo. Y hago otras afirmaciones tan consoladoras como esa.

Conduzco al pequeño biplano por el cielo, esquivando la tormenta por su lado derecho, casi sin darme cuenta de que existe. Si quiero darme un susto solo tengo que cambiar de posición los magnetos hacia la izquierda y escuchar el silencio. El aventurero continúa despierto y me urge a vencer los temores que me provoca el conmutador. Por su propio bien y para probarme a mí mismo que no temo escuchar el silencio cuando a mi alrededor no hay otra cosa más que desierto, muevo el conmutador. Pero no da resultado. Me produce temor. Sin embargo, si el motor se detuviera sin mi intervención y no volviera a ponerse en marcha, estoy seguro de que me quedaría perfectamente tranquilo. Esto es interesante. Son muchos los pequeños conmutadores y clavijas que hacen horas extraordinarias en esos momentos. El viaje transcurre de campo en campo, de campo en campo con el motor ronroneando un tiempo y luego deteniéndose nuevamente. En mi mente aparece un dibujo de los magnetos, los dos que se encuentran bajo la cubierta del motor. Allí está, oscuro y todo envuelto en una neblina de aceite, pero a pesar de todo puedo ver el agua depositada en las cavidades de los magnetos y que, de vez en cuando, una gota salpica sobre ellos.

Encuentro el camino al otro lado de la tormenta y esto me produce un cierto alivio. Al menos, ahora podría aterrizar sobre el camino y estar cerca de una humanidad rodante ocasional. Me pregunto si los conductores de automóviles sabrán la importancia que tienen para los aviadores. Son fuente de alegría cuando soplan los vientos de cola y el avión adelanta rápidamente a los automóviles. Y alegría, también, cuando el tráfico es denso y el piloto puede adelantar a diez coches en un segundo. Son causa de alivio en las regiones desoladas y aparecen como única señal de vida. Y la última oportunidad de ayuda, cuando se desvanece la alegría y uno no tiene otro remedio que aterrizar sobre la autopista y pedir auxilio.

La respuesta tan buscada surge sobre la nariz del biplano, a la derecha del camino. Primero está hacia adelante, luego a una distancia demasiado grande para llegar planeando. Así pues, a una distancia intranquilizadora, pero, al final, logro divisar a Fabens y ya no me importa si el motor se detiene o sigue funcionando. Me siento aligerado de un gran peso. El viento sopla directamente contra la pista de tierra. ¡Bendición de bendiciones! Retrocedo el acelerador, planeo en un círculo violento, con el fin de perder altura. Imagínense eso. ¡Demasiada altura! Me siento como un millonario que enciende fogatas con billetes de cien dólares. Niveló sobre la pista, muevo con suavidad el bastón de mando y ya estamos abajo, inmóviles. ¡Hurra! ¡La tierra nuevamente bajo mis pies, sólida, suave, y una gasolinera! ¡Y una máquina de Coca-Cola!

Fabens, Texas, jamás te olvidaré.

CAPÍTULO DOCE

Fabens cuenta con un restaurante, que forma parte del motel de la autopista U.S. 80. Como cualquier otra cafetería o restaurante del país, en las horas de la madrugada es un lugar muy desagradable para los criminales. En Rayville, estaba desayunando el «sheriff»: en Fabens está la patrulla de carretera. Dos coches patrulla, provistos de su luz roja, están aparcados sobre la gravilla y cuatro oficiales de uniforme negro, con seis revólveres, toman su café en el mostrador, comentando sobre un asesino que capturaron la noche anterior en El Paso.

Me siento culpable mientras charlan y feliz de que ya no sigan buscando asesinos. Soy un tipo sospechoso, sentado solo en el extremo del mostrador, mientras consumo furtivamente unos bollos de masa. Mi traje de vuelo está manchado de grasa de la caja de balancines, punteado de la arena encontrada en la ruta entre Midland y Odessa. Mis botas están blanqueadas por el polvo y, de pronto, me doy cuenta de que el cuchillo cosido a la bota derecha podría parecer algo bastante siniestro, como un arma oculta. Cruzo la bota izquierda sobre la otra, y me siento cada vez más como el astuto fugitivo.

—¿Desea que lo lleve hasta el aeropuerto, señor? Confío en que el súbito temblor de mi taza de chocolate caliente no me descubra como un asesino. —¿Usted es el dueño del biplano, verdad? —¿Cómo lo sabe?

—Lo vi llegar anoche. Yo también vuelo de vez en cuando... en un Cessna 150.

Me olvido del arma oculta, acepto el ofrecimiento y la conversación cambia de los asesinos a los buenos y viejos tiempos de la aviación.

Los magnetos están secos para el amanecer. Antes del despegue, durante la comprobación del funcionamiento del motor, no han fallado ni una sola vez. Ése era el problema. No hay otra explicación. Los magnetos estaban humedecidos y, en tanto los mantenga secos, no habrá más dificultades con los motores.

De esta manera, antes de que el sol haya salido totalmente, un biplano solitario despegue de Fabens, Texas, y fija su rumbo sobre la autopista que conduce al oeste. Tardo un poco en serenarme. Desde esta misma carlinga, ayer vi las desagradables circunstancias que nos envolvieron y no desaparecerán hasta que hayan pasado uno o dos minutos más, tiempo necesario para recuperar la confianza. Cambio la posición del magneto de DERECHA a IZQUIERDA y no detecto la menor vacilación en el motor. Creo que no podría pedir un sistema de combustión mejor. Sin embargo, siempre es una práctica recomendable contar con un buen lugar de aterrizaje al alcance de la vista.

El Paso, con su montaña propia, iluminada por los primeros rayos del sol. En otra oportunidad vi cómo el sol iluminaba esta misma montaña, pero ahora los recuerdos pasan rápidamente y no me detengo a pensar en su significado. Recuerdo tan sólo que he estado antes en este lugar, mas tengo prisa por dejar atrás El Paso, que para mí no es más que un punto de referencia, una marca en el mapa que se empequeñece paulatinamente mientras nos alejamos.

El camino también desaparece y, durante los 15 kilómetros siguientes, la navegación se efectúa de la forma tradicional: vías de ferrocarril. ¡Y vaya, qué desierto es éste! La visibilidad debe ser de 160 kilómetros y es como observar una hoja de periódico a través del microscopio. Las matas de salvia del desierto crecen sobre montículos de arena y, cada mata, dista exactamente un metro de la otra, hacia todos los lados. Cualquier mata podría ser el centro del desierto y las demás, extendidas de manera perfecta y constante hasta el fin del mundo. En esta región, incluso el mapa se da por vencido y lanza un respiro de descanso. La línea oscura de las vías del ferrocarril avanza, centímetro a centímetro, entre esas pequeñas manchas inexpresivas, lo que significa que aquí no existe nada en absoluto.

Si te detienes ahora, motor, descubriremos cuánto tiempo tarda en pasar un tren sobre esas vías. No me atrevo a volar a baja altura. En primer lugar, para tener más posibilidades de buscar un buen lugar de aterrizaje. En segundo lugar, porque temo ver el óxido en esas vías de ferrocarril.

Magneto derecho. Magnífico. Magneto izquierdo... ¿no ha habido una pequeña vacilación en el motor? No puede ser. Ahora, rápido, cambia a la posición de AMBOS. Ha llegado el momento de armarse de valor. Estoy seguro de haber percibido un leve ahogo en el motor. No te preocupes, muchacho, es tu propia Alarma Automática, como esas explosiones en falso que escuchas en cualquier motor, en cuanto vuelas sobre el agua y fuera de la distancia de planeo hasta tierra firme. Sí, sí, eso es. Mi vieja amiga, la Alarma Automática, bromista como siempre. No habrá necesidad de revisar de nuevo los magnetos.

Si escucho con mucha atención, puedo oír el golpeteo irregular del motor. La única pregunta que queda sin respuesta es si este golpeteo irregular es normal o no, porque jamás había prestado tanta atención al funcionamiento de un motor. Creo que si se tratara de una máquina de coser, podría escuchar el salto de algunas puntadas. Tal como dicen los mecánicos, nada se puede reparar hasta que falla. Tendré que esperar a que la irregularidad se haga más evidente.

Por debajo, pasan largos kilómetros de desierto plagados de incertidumbre. Ciertamente, la cosa es bastante diferente cuando uno no confía en su motor. No puedo dejar de pensar que, cuanto menos confíe en el motor, menor será su respuesta, hasta que mi pequeña máquina de coser se detenga totalmente.

Vamos, motorcito. Confío plenamente en ti. No dejes de funcionar, amigo. Apuesto a que no podría detenerte aunque lo intentara. ¡Funcionas tan bien! Recuerda a tus motores hermanos, aquellos que establecieron los récords de permanencia en el aire y que impulsaron al Espíritu de San Luis desde el Campo Aéreo Roosevelt hasta el Aeropuerto de Le Bourget. No se sentirían muy felices si supieran que tú te detuviste en pleno desierto, ¿verdad? Tienes suficiente combustible y aceite, caliente y limpio y la mañana está seca y magnífica. Maravillosa para volar, ¿no crees? Ciertamente, es una mañana espléndidamente seca.

Tengo prisa, mucha prisa. Ya no me importa si aprendo algo o no, lo único que me preocupa es que el motor siga funcionando y que lleguemos cuanto antes a California. Las lecciones están bien hasta el momento en que uno pestañea y comienza a pensar en otra cosa. Cuando tengo prisa, el avión calla y avanza lentamente y yo me canso y sólo vuelo en una máquina, sin aprender nada.

En el horizonte alcanzo a ver una curva en las vías del ferrocarril y detrás de esa curva se levanta Deming, en Nuevo México. Llegaremos sin contratiempos hasta Deming, ¿no es así, motorcito? Lo haremos, indudablemente. Y después de Deming, viene Lordsburg y, por todos los cielos, ya no falta mucho para llegar a casa. Amigo mío, sigue funcionando. Sigue funcionando.

Deming queda atrás y veo una carretera que me puede servir de referencia. Y al poco rato, Lordsburg. El motor no protesta. Más allá de Lordsburg, el mapa se me termina y entro en el estado de Arizona. Pero si continúo guiándome por la carretera, con toda seguridad me llevará hasta Tucson. Me yergo en el asiento y observo la región mientras la atravieso. Sin el mapa, ahora las montañas serán una sorpresa, como si se tratara de un territorio inexplorado. La carta de navegación que tengo, comienza nuevamente en Tucson.

La carretera se quiebra y serpentea entre los cerros rocosos. Hacia la derecha se ve una casa de adobe; a la izquierda, un grupo de montañas como edificios que montan guardia sobre un lago cuya superficie es tan suave como una taza de aceite. No hay ni el más mínimo soplo de brisa.

Uno se impacienta cuando no sabe exactamente dónde se encuentra. Vamos, Tucson, acércate. ¿Estarás al otro lado de esta curva? ¿O ésta? Vamos, Tucson... ¿qué te sucede?

Seguimos el curso de un valle solitario y los ecos rebotan en las laderas de sus cerros. En Tucson tendremos que ir con cuidado: hay aeropuertos importantes y aviones inmensos. Me alegrará ver otros aviones. ¡Vaya, no he visto otro avión desde Alabama! Ni siquiera sobre Dallas me crucé con ninguno. Y se habla del cielo atestado de aviones. Es posible que los primeros treinta metros de altura no sean cielo.

Y de pronto, allí está, igual que en las películas sobre embarcaciones a vela, cuando el vigía grita tierra y la cámara enfoca la superficie distante sólo un centenar de metros. Allí, en el aire, brilla algo plateado. Un avión. Un transporte que se aproxima para aterrizar en el Aeropuerto Internacional de Tucson. Un transporte. En el cielo, se ve tan extraño como si se tratara de una vieja pintura de un avión, deslizándose por unas vías invisibles que lo conducen hasta la pista.

Hacia la derecha se halla ese gigante que es la Base Davis-Monthan, de la Fuerza Aérea, con una pista de casi cinco kilómetros de longitud. Yo podría aterrizar a lo ancho y todavía me sobraría espacio. Pero esos aparatos monumentales que despegan a veces de la base necesitan de cada centímetro de la pista para elevarse. ¡Qué forma de volar!

Allí, precisamente en ese rincón, junto a la rampa de aparcamiento, estuve solo todo un fin de semana, con un avión de combate que no quería comenzar a funcionar. Algo andaba mal en el sistema de combustión. Pude contar con todos los tipos de combustible para aplicárselos en los quemadores y en la tobera de cola, pero no partía... no logré encenderlo. Incluso, llegué a pensar en tirarle un periódico en llamas por la tobera de cola, correr hasta la carlinga y abrir el acelerador para rociarle combustible. Pero un mecánico pasó casualmente y arregló el sistema de combustión antes de que encontrara el periódico y los fósforos. Jamás supe lo que sucedió y aún me lo pregunto.

Otro avión, esta vez pequeño, aparece en el cielo debajo de mí. Balanceo las alas para saludarlo. No lo advierte. O quizá sí pero es de los que no creen en los saludos entre aviones con un balanceo de alas. Es una costumbre que ha pasado de moda, me parece. Balancear las alas para saludar e indicarle que no se preocupe, porque ya lo he visto. Bien, en todo caso, yo haré algo para que esta costumbre no muera. Pienso que se trata de una señal de camaradería y a lo mejor consigo que tenga vigencia nuevamente. Que todo el mundo se salude balanceando las alas, los transportes a reacción, los bombarderos, los cazas, los aviones comerciales... Hmm... Quizá sea llevar las cosas demasiado lejos. Es posible que lo mejor sea que sólo algunos mantengan la costumbre.

Al norte de Tucson surge una montaña y ha llegado la hora de aterrizar, esta vez en un campo que era del Ejército. Ahora lo llaman Parque Aéreo Marana. Como plantar flores en una granada de mano. La superficie de la pista es firme y enfrenta al viento. A estas alturas tendría que estar acostumbrado al biplano, pero ha aparecido entre nosotros ese extraño muro de la prisa. Aterrizamos sin contratiempos y nos detenemos. Sin embargo, durante un momento tuve la certeza de que no podría controlar al aeroplano si se desviaba a la derecha o a la izquierda, como si resbalara sobre un cristal untado con manteca. Algo ha desaparecido. Mi prisa, mi reemplazo del aprendizaje por California, ha roto esa confianza mutua. Y el biplano no se ha detenido a enseñar, o insinuar una lección, desde antes de la tormenta. Su aspecto es frío y carente de vida. Es sólo una máquina. Mientras observo el líquido rojo

que se derrama en el interior del depósito, deseo poder calmarme, tomar las cosas con más tiempo. Sin embargo, cuanto más me acerco a casa, más apuro al biplano y a mí mismo. No puedo remediarlo. Estoy dentro de una tormenta de prisas y nada me importa, excepto llegar a casa mañana.

CAPÍTULO TRECE

Nuevamente el magneto. Tan sólo diez minutos después del despegue ha comenzado a fallar el magneto izquierdo. Y con toda seguridad, no se trata de mi Alarma Automática que está trabajando, ya que nos encontramos sobre Casa Grande y su aeropuerto que enfrenta al viento. Es el motor que hace explosiones en vano cada vez que el magneto izquierdo debe lanzar su chispa sobre los cilindros. El magneto derecho trabaja bien, salvo algún que otro fallo, de una sola explosión. Nuevamente; ha llegado la hora de las decisiones y en esta ocasión es más difícil. ¿Aterrizo ahora, en un aeropuerto de recursos limitados, o sigo adelante, con sólo el magneto derecho? No hay respuesta por parte del aeroplano, como si estuviera apartado, observándome desapasionadamente, sin importarle que mi decisión pueda significar la seguridad o la destrucción. Si no tuviera tanta prisa por llegar a casa. La prudencia me indica que debo detenerme. En estos últimos días, la prudencia y yo no nos hemos llevado muy bien pero, después de todo, en ocasiones uno tendría que seguir sus consejos.

Entretanto, Casa Grande ya ha quedado atrás. No tengo mucho dinero y lo necesitaré si en ese pequeño hangar puedo encontrar los recambios que necesita el motor. En caso de seguir adelante, lo juego todo a que el magneto en buenas condiciones siga funcionando sin problemas durante los próximos quinientos kilómetros de desierto. Si pierdo, aterrizaré en la autopista y buscaré la ayuda de un congénere. El resultado no es malo, ni el castigo demasiado fuerte. En todo caso, ¿para qué tiene un avión dos magnetos? Para que pueda funcionar todo el día con un solo magneto. Para que funcione toda su vida con un solo magneto. Tomo la decisión y seguimos adelante.

Con mi decisión, se levanta viento del oeste. Nuevamente, ha llegado el momento de tener paciencia. Y en medio del viento, en las alturas, avanzo con tanta lentitud que, junto a mí, puede mantenerse sin dificultades un coche con su remolque. El precio de mi decisión de volar con un sistema de combustión en malas condiciones, es que debo mantenerme a bastante altura y no puedo descender para evitar el viento. La altura es mi único capital negociable y no puedo desperdiciarlo a cambio de unos pocos kilómetros por hora. Por lo menos, sigo avanzando hacia el oeste.

No estoy preocupado, porque un fallo en el motor es un problema de tipo académico si me ocurre entre Casa Grande y Yuma, ya que ésta es una región que conozco bien y la he recorrido día tras día, mes tras mes. Precisamente, al otro lado de esas mismas montañas Santan, que se ven en la lejanía, sobre mi ala derecha, está la Base Williams, de la Fuerza Aérea.

Llegué a esta región poco después de haber ganado el derecho de usar las alas de piloto de la Fuerza Aérea. Allí conocí ese aeroplano rápido y maravilloso que es el F-86F, clave que significa Sabrejet. Desde esas pistas despegarnos por primera vez, nerviosos, ya que se trataba de un avión monoplaza. El avión era tan simple de pilotar que, al terminar la breve reunión de instrucciones, que se nos dio allí, sobre el cemento de la pista, movimos dubitativamente la cabeza y refunfuñamos, seguros de que algo se había olvidado. ¿Quieren decir que sólo se avanza esta pequeña palanca, se sueltan los frenos y luego, a volar? Eso es exactamente lo que querían decir y, siguiendo la rutina establecida, nos elevamos desde esas pistas y cruzamos este mismo desierto.

Hacia mi izquierda se extienden unos pocos kilómetros cuadrados de una superficie que está marcada como Zona Prohibida en mi mapa. Y en lo que respecta a los biplanos, esta región es realmente prohibida. Pero, en ese tiempo, Prohibida significaba de Nuestra Propiedad. Allí volamos en busca de los paneles de tiro implantados en forma de rectángulos sobre el desierto; en busca de los anillos de las bombas, en forma de ojos de buey. Pero sin duda lo mejor de todo para nosotros era esa región desolada llamada Campo de Tácticas Aplicadas. Las Tácticas Aplicadas dan al estudiante la auténtica sensación de lo que significa el apoyo aéreo. En pleno desierto, en medio de las matas de salvia y de yuca, había convoyes de coches y camiones viejos y oxidados, tanques, casamatas y emplazamientos de artillería. De vez en cuando, se nos permitía efectuar prácticas de tácticas de combate en esta zona, para aprender reglas básicas, tales como: Jamás atacar a un convoy en sentido longitudinal; jamás atacar dos veces desde la misma dirección; concentrar el fuego.

Quizás, hoy están allí. Si lograra avanzar en silencio, podría escuchar el ruido de los motores, las explosiones sordas de los cohetes al hacer impacto sobre la arena y los pop-pop-pop de las ametralladoras calibre cincuenta. De esos buenos tiempos, recuerdo esta región con alegría, repleta de ese tipo de amigos tan poco frecuente que uno sólo encuentra cuando se comparte la aventura, cuando uno confía su vida al otro.

¿Dónde se encontrarán actualmente? Esos pilotos ya no están a mi alrededor todos los días, reunidos para escuchar el informe y las instrucciones del primer vuelo antes de la salida del sol. Algunos de los que volaron conmigo sobre esta región aún siguen siendo pilotos. Otros ya no. Algunos son los mismos, otros han cambiado. Uno de ellos es agente de compras de una gigantesca compañía; otro es gerente de unos grandes almacenes; otro es piloto de una línea comercial; otro sigue en la Fuerza Aérea. El amigo que existe dentro de cada uno de ellos ha sido apartado hacia un rincón, por cosas sin importancia. A él no se le puede hablar de rentas, impuestos o de la situación del equipo local. A ese amigo interior se lo encuentra en medio de la acción, en las cosas importantes, tales como volar suavemente en medio del mal tiempo, pedir el informe sobre la cantidad de combustible, sobre el oxígeno,

tratar de impactar más veces en el blanco que cualquier otro compañero.

Éste es un extraño descubrimiento. Aquí tenemos al mismo hombre, a ese mismo cuerpo, cuya voz surgió un día por la radio para decir: «Mira eso». Y yo me volví, miré sobre mi ala derecha y allí vi la cumbre de una montaña aislada en la primavera, con su base toda seca y amarilla, y desde la cima el viento levantaba unos jirones blancos de nieve, absolutamente en silencio y sola. El viento callado sobre la cumbre de una montaña, dejando un rastro de nieve, como la espuma que salta de las olas en medio de una tormenta en alta mar. Y en las palabras «mira eso», se revelaba un amigo. No hay trivialidades en esas palabras. Han sido pronunciadas para decir: Atención a la montaña, nuestro enemigo mortal. A veces, puede ser tan cruel, sin embargo, en momentos como éste, puede ser también tan hermosa, ¿no crees? Siempre debes sentir respeto por una montaña.

El amigo se desvanece, al no tener montañas por las que preocuparse. Cuando las facturas de compras y el escritorio se convierten en las cosas importantes de la vida, el amigo se hace difícil de alcanzar. Es verdad que el hielo se puede romper, a base de esfuerzo y angustia y, durante un segundo o dos, volver a vislumbrar al amigo interior. ¡Oye, Bo! ¿Recuerdas aquel día, cuando yo me comunicaba por radio en mi carlinga y tú eras mi compañero de escuadrilla y tú pulsaste el botón de tu micrófono y me dijiste: quieres estrellarte contra esa montaña, as? ¿Recuerdas eso?

Algo se sacude en el interior y se escucha la respuesta del amigo.

Lo recuerdo; no te preocupes. Lo recuerdo. Esos días fueron maravillosos, pero no podemos revivirlos, ¿verdad? ¿Por qué hemos de herirnos con los recuerdos? Me estremezco de frío al darme cuenta de que la mentalidad del hombre de negocios se ha apoderado de gran parte de un amigo y de que su brillante vida se ha transformado en algo calmado y sin relieves. Ya no se escuchan las sonoras carcajadas en lo alto al dejar rastros de condensación bajo el sol o al lanzarse al ataque. Ya no se experimenta esa furiosa sensación de encierro, después de estar obligado a permanecer en tierra durante días porque la neblina apenas permite ver al otro lado de la línea de vuelo. A un agente de compras jamás le sucede algo arrollador, algo lleno de satisfacciones.

• • •

La Zona Prohibida queda atrás y, con ella, unos restos de plomo y vainas de cobre enterrados en la arena, que alguna vez brotaron refulgentes de los cañones de mis ametralladoras. Al frente, surge otra montaña y un pueblo llamado Yuma. Biplano, ahora ya casi estamos en casa. Casi estamos allí. Pero es sorprendente lo grande que puede ser esta tierra conocida. Y por una razón desconocida, me vienen a la mente unas estadísticas. La mayoría de los accidentes de aviación ocurren dentro de un radio de cuarenta kilómetros de distancia del aeropuerto

que es la base del avión. Ésta es una de esas cosas que indudablemente no tienen sentido, pero que al ser propagadas con tanta habilidad, uno las recuerda.

El presagio es fácil de destruir. No me encuentro a cuarenta kilómetros de mi aeropuerto base. Está bastante más cerca de lo que se hallaba hace varias salidas de sol, pero aún se halla muy distante en el horizonte.

Ahora que me hallo sobre el Río Colorado y con el aire de California a mi alrededor, me atrevo a probar el otro magneto. Y ahora, después de dos horas de avanzar sólo con el magneto derecho, el izquierdo funciona perfectamente. La última vez que lo probé, en Casa Grande, salieron llamaradas y nubecillas de humo negro por el tubo de escape. Y ahora, ronronea como el más pequeño de los gatitos. Qué motor tan poco usual.

Biplano, ya casi estamos en casa. ¿Oyes bien? Un poco más de desierto, otra parada para reabastecernos de gasolina y te encontrarás al abrigo de un hangar. El Mar Salton resplandece al frente y, al Sur, los rectángulos de tierra verde, como papel secante. Puede suceder cualquier cosa ahora, pero ya podremos decir que hemos llegado hasta California.

Aún así, es una California sólo en el nombre y uno se siente en casa de la misma forma que uno se siente en sábado porque se ha mirado un calendario. Este desierto y esta tierra cálida y secante no gritan ¡California! como lo hacen las extensas playas, los suaves y dorados cerros o el macizo abrupto de Sierra Nevada. En realidad, no se ha llegado a California hasta que uno se halla al Oeste de esas montañas.

Las alas del biplano se oscurecen súbitamente, como si se hubiera apagado la luz. Casi por sorpresa nos hemos visto envueltos en el atardecer. El interruptor es la propia Sierra, que ha ocultado el sol y que proyecta sobre el desierto una gigantesca sombra en forma de cuchillo. En la carretera que conduce a Palm Springs, brillan las luces de los faros de los conductores precavidos. Corren deprisa para llegar antes del anochecer. Nuestra noche también será en Palm Springs, protegidos por la masa grisácea en la base de la montaña de San Jacinto. Brilla el resplandor rojo y verde de un faro en el aeropuerto. Y allí, desparramándose sobre la cumbre de un picacho que en mi carta está señalado a 3.050 metros sobre el nivel del mar, las nubes tan oscuras como la misma montaña.

¡Palm Springs, avioncito! La ciudad de las estrellas de cine y jefes de Estado y grandes empresas. Lo que es aún mejor, Palm Springs está a menos de un día de tu propio hogar, de un hangar nuevamente y de los vuelos en las tardes de los sábados. ¿Te gusta eso, avioncito?

No hay respuesta por parte del Parks. Ni tampoco hay respuesta cuando giramos para aterrizar.

CAPÍTULO CATORCE

El aeropuerto de Palm Springs es un lugar muy exclusivo y en él se encuentran aparcados los aviones más costosos del mundo. Sin embargo, esta mañana hay algo en él que no corresponde en absoluto. Al final de una larga fila de brillantes bimotores, se encuentra un extraño y sucio biplano manchado de aceite, casi ya entre la maleza. Está anclado a tierra por unas cuerdas que lo sujetan por ambas alas y por la cola. Y debajo del ala, mientras se levanta un sol de tono grisáceo, un oscuro saco de dormir se halla extendido sobre el cemento frío.

Está lloviendo. En Palm Springs llueve una vez al año y, en el peor de los casos, dos veces. ¿Qué instrumentos de la coincidencia han programado mi llegada junto con el Día de Lluvia? Sobre el cemento del aeropuerto no hay otros sacos de dormir y debo considerar solo esta pregunta.

Al comienzo, la lluvia es ligera y procede de nubes aisladas. También al comienzo, la humedad es sólo el telón de fondo para una silueta blanca y seca del biplano y yo me tiendo sobre el ala izquierda y seca de la silueta. Sigue cayendo la lluvia, tamborileando primero sobre el ala superior y, luego, lentamente, comienza a caer en gruesas gotas desde el ala superior hasta el ala inferior, con gran estruendo. El ruido es hermoso, no me preocupa y me quedo tendido, escuchando. El monte San Jacinto me mira ceñudamente, con unas nubes que se desprenden de su elevada cumbre. Mañana te cruzaré, San Jacinto y, en adelante, todo será cuestión de avanzar pendiente abajo hasta mi casa. Desde aquí, como máximo, son dos horas de vuelo y una vez más, experimentaré lo que es dormir sobre una cama.

La lluvia continúa y la humedad ha tomado la forma de una capa de escasa profundidad. Tengo apoyada la cabeza sobre el cemento y percibo un muro de agua que se aproxima, de una altura de un milímetro. Ha llovido suficiente y, de un momento a otro, se detendrá el tamborileo y el estruendo sobre el ala.

No se detiene. El muro de agua avanza lentamente hasta mi santuario seco. El cemento, sediento, bebe el agua, pero de nada sirve. Nuevas gotas refuerzan el avance. El muro sigue adelante, venciendo baches minúsculos y dando pequeñísimos saltos. Si mi altura fuera menor a un milímetro, el espectáculo sería aterrador, con la naturaleza desplegando todas sus fuerzas. El muro arrasa ramillas y brotes microscópicos, las olas se levantan y la espuma domina sus crestas y el rugido del avance puede escucharse hasta varios centímetros de distancia. El agua desencadenada, que lo avasalla todo a su paso, constituye un espectáculo terrorífico. La única razón que me impide huir gritando a pleno pulmón, es cuestión de perspectiva y mi capacidad de hacerme tan grande que el agua no me asusta y deja de ser un peligro. Mientras

observo, me hago algunas preguntas. ¿Ocurrirá lo mismo con todas las cosas que nos amedrentan? ¿Podremos agrandarnos frente a ellas, de manera que el pánico desaparezca? Pienso en ello y, durante una milésima de segundo, podría jurar que sentí una sonrisa débil y cansada. Quizá, mi amigo se ha despertado una vez más y ha vuelto brevemente para tomar su papel de profesor.

La Parte II de la Lección sobre el Agua que Avanza es que, a pesar de la perspectiva, no se puede ignorar el problema. Aun cuando se trata de una ínfima película de humedad y no de una avalancha en pleno desierto, puede causar molestias si no soluciono el problema de inmediato. Mi silueta seca se ha empequeñecido en forma paulatina a causa de la persistencia de la lluvia y me veré obligado a retirarme, a no ser que encuentre alguna forma de detener el agua o llegue a la conclusión de que, después de todo, los sacos de dormir mojados no son tan desagradables.

Sin afeitarme, manchado de aceite, desgreñado como el peor de los vagabundos del aire, recojo mi saco de dormir y corro al abrigo de la lujosa oficina y de la sala de espera de la terminal aérea. Mientras corro, me pregunto si un buen aventurero del aire se habría mojado. No. Un buen aventurero del aire habría trepado a la carlinga, se habría protegido con la cubierta impermeable y habría seguido durmiendo tranquilamente. Bien, se tarda bastante en aprender.

Adosado a un muro de la desierta sala de espera, hay un teléfono que comunica directamente con la oficina de informes del estado del tiempo. Me siento extraño al tener nuevamente un teléfono en la mano. Se escucha una voz procedente del aparato, que me ofrece su ayuda.

—Me encuentro en Palm Springs. Deseo volar hasta Long Beach, California. ¿Cuál es el estado del paso?

Debería haber dicho El Paso. Casi todos los pilotos que vuelan hacia el sur de California han cruzado esa gigantesca brecha entre los macizos de San Jacinto y de San Gregorio. En un día de viento, se podría asegurar que en El Paso uno se verá lanzado de una parte a otra, pero son tantos los pilotos novatos que han exagerado sus dificultades que incluso los pilotos más experimentados comienzan a creer que el lugar es realmente peligroso.

—El Paso está cerrado.

¿Por qué será que, cuando el tiempo es malo, los meteorólogos adoptan un tono tan afectado? ¿Será que con esto, al fin, ponen a los pilotos en su lugar? ¿Estos demonios arrogantes, necesitarán un remezón de vez en cuando?

—Banning informa sobre un techo de sesenta metros, con un kilómetro de visibilidad, bajo lluvia; y, probablemente, las condiciones no mejorarán en todo el día.

¡Demonios, sí que cambiarán! Hay tantas posibilidades de que el tiempo siga igual durante todo el día, como de que Palm Springs se inunde dentro de media hora.

—¿Qué me puede decir sobre los pasos de Borego, Julián o San Diego?

—No tenemos información sobre los pasos en concreto. San Diego indicó un techo de novecientos metros y lluvia ligera.

Tendré que informarme personalmente.

—¿Cómo está el tiempo en Los Ángeles?

—Los Ángeles... vamos a ver... Los Ángeles informa sobre un techo semicubierto de cuatrocientos cincuenta metros, lluvia ligera. El pronóstico indica que la situación permanecerá invariable durante todo el día. A propósito, el informe de un piloto indica que el paso está cerrado, con fuertes turbulencias.

—Gracias.

Antes de que haya colgado me pregunta el número del aeroplano. Siempre hay que apuntarlo y por buenas razones.

Todos los problemas habrán desaparecido cuando haya atravesado las montañas. El tiempo no está muy despejado, pero creo que será posible encontrar el camino. Banning se encuentra en la mitad del paso y sus informes no presagian nada bueno. Pero la información puede corresponder a varias horas antes. No puedo esperar mayor exactitud a estas horas de la mañana y quizás es mejor que lo intente primero con Banning antes de recorrer la cadena de montañas para meter la nariz en cada uno de los pasos existentes a lo largo de ciento sesenta kilómetros. Uno de ellos tendrá que estar abierto.

Veinte minutos después, el biplano y yo doblamos por la esquina de San Jacinto y nos metemos en el paso. Ciertamente, el aspecto es bastante feo. Como si alguien hubiera hecho de la región sur de California su dormitorio y, para mantener la intimidad, hubiera colgado una sábana sucia y gris entre esa región y el desierto. Si logro llegar hasta Banning, me detendré allí y esperaré a que se despeje el cielo.

Debajo de mí, el tráfico de la autopista corre despreocupadamente, a pesar de que la carretera está resbaladiza y brillante por la lluvia. Unas gotas de agua salpican el parabrisas delantero del biplano. Luego, otras más. Si el motor se detiene por causa de la lluvia, ya tengo decidido el lugar para aterrizar. Pero no falla. Es posible que el biplano también tenga prisa. La lluvia cae con más fuerza y descubro que uno no se moja en la carlinga abierta de un biplano. No me di cuenta de ello cuando me introduje en la última tormenta. La lluvia no cae en realidad, sino que sopla directamente sobre mi cabeza, de frente, y el parabrisas la

levanta, defendiéndome. Si quiero mojarme, debo sacar la cabeza por un costado de los paneles de cristal.

Es gracioso. No siento la sensación de que me estoy mojando. La lluvia se parece a los granos de arroz, fuerte y seca, lanzada a ciento cincuenta kilómetros por hora sobre mi rostro. Sólo siento la humedad cuando meto la cabeza dentro de la carlinga y me paso una mano sin guante por encima del casco. La lluvia me limpia las gafas con increíble eficacia.

Después de algunos minutos de lluvia, llegan las primeras turbulencias. Muchas veces me han descrito las turbulencias como un puño gigantesco que se aplasta contra el aeroplano. Hasta este momento no lo había experimentado así, en un avión pequeño. El puño es del mismo tamaño del biplano y se encuentra en el extremo de un brazo extraordinariamente largo. Golpea al aeroplano con tanta fuerza que me siento impulsado contra el cinturón de seguridad y debo aferrarme al bastón de mando para que no se me escape de la mano. Este aire es bastante raro. Uno espera que, en las regiones rocosas, el viento arremolinado sople constantemente y con gran energía, pero no, la cosa es suave... suave... ¡BAM! Y luego... suave... suave... ¡BAM! La lluvia cae con furia, en grandes velos de llanto que proyectan su dolor hasta la tierra. El cielo, al frente, es un muro de agua. No podemos cruzar.

Nos alejamos, sin sentirnos descorazonados, ya que no esperábamos conseguirlo en el primer intento de la mañana.

Cada vez que me alejo de una zona de mal tiempo, en un avión que no está equipado para volar con instrumentos, me siento orgulloso. Es lo que se debe hacer en estos casos. Las estadísticas dicen que la causa principal de los accidentes mortales en los aviones pequeños es el piloto que intenta enfrentarse al mal tiempo, vencerlo sin contar con los instrumentos adecuados. Me podría enfrentar al mal tiempo como el mejor de ellos, me digo beatíficamente, siempre que tenga un paso abierto detrás de mí. El biplano, con sus instrumentos que sólo dan una idea aproximada de altitud y una vaga orientación de la dirección de vuelo, con su brújula vacilante, no está hecho para volar con mal tiempo. Con ninguna clase de mal tiempo. Si me viera obligado a hacerlo, sin tener otra alternativa, quizá podría cruzar las nubes hasta una zona despejada, sin tocar el bastón de mando, manteniéndome fijo sobre la W de la brújula sólo con los pedales del timón. Pero esto es un último recurso y siempre que se trata de una zona llana y con la seguridad de tener un techo de trescientos metros como mínimo.

Hay algunos que dicen que se puede pasar a través de un banco de nubes cayendo en huso y yo estoy de acuerdo con ellos. Es, sin duda, un buen procedimiento. Pero también he escuchado que, con algunos aviones antiguos, luego de efectuar tres o cuatro revoluciones, el huso se convierte en un huso plano y, en este caso, no queda otro recurso que utilizar un paracaídas. Quizás éste sea uno de tantos rumores y no se fundamente en hechos ciertos. Pero el peligro queda inmerso en mi

mente: no lo sé. Lo que me impide recurrir a un procedimiento de emergencia que, en otras circunstancias, es práctico y efectivo, no es el huso plano, sino el temor al huso plano. Es mucho más fácil alejarse de la zona de mal tiempo.

El primer asalto nos lleva hasta San Jacinto y, en medio de sus extrañas turbulencias y golpes, volamos en dirección opuesta al paso, y nos sentimos orgullosos. Estamos sentando un gran ejemplo para los pilotos inexpertos. He aquí un piloto que ha volado con instrumentos con anterioridad y bastante a menudo, que ha permanecido durante horas envuelto en la oscuridad de las nubes y, ahora, se aleja de una ligera neblina que oscurece la tierra. Soy un magnífico ejemplo. Soy un piloto prudente. Viviré muchos años. Desgraciadamente, nadie me está observando.

Tomamos rumbo al sur, a lo largo del borde oriental de las montañas, sobre los brillantes rectángulos verdes que se destacan en medio de la arena como producto del regadío. Y nos elevamos. Tardamos bastante en tomar altura. Sólo alcanzo el nivel de los picachos más bajos aprovechando lo mejor que puedo las capas térmicas y los vientos ascendentes. Llegamos hasta los dos mil cien metros de altura y el frío es muy intenso de nuevo. Al menos, en este caso, si no puedo soportar el frío, sólo tengo que descender para calentarme otra vez.

Ni siquiera intentaremos cruzar por el Paso Borego. Se trata de una garganta estrecha que corre en diagonal a través de las montañas. Está tapiado en una pequeña parte de su longitud por la misma sábana gris que cubre el paso en San Jacinto.

Sigo un poco más al Sur y a la tercera debe ser la vencida. La región es igualmente irregular y escarpada pero, al menos, las nubes no son tan densas. A la altura de Julián, me introduzco por una estrecha brecha en la montaña y me guío tomando como referencia un camino tortuoso.

En la garganta, el viento sopla directamente en contra, mientras vuelo hacia el oeste. Aplasta la hierba a los lados del camino y la línea blanca pasa lentamente bajo mi ala. A la altura en que me encuentro, el viento debe ser de ochenta kilómetros por hora. Hay algo extraño en el ambiente, como si no fuera bien recibido, y esta sensación me intranquiliza. Como si algo me obligara a penetrar en la garganta para que un dragón hambriento, a la espera en su interior, saciara su necesidad de engullir motores recalentados y tirantes de alas aplastados. Volamos y volamos, luchamos y volamos contra el viento, hasta que, finalmente, logramos pasar. Hemos cruzado y ahora nos encontramos en una región de valles altos y granjas verdes y apacibles en las llanuras que dejan las montañas. Pero, mira allí. La hierba, hasta la hierba más corta es aplastada por el viento y toma un color plateado, como si la plancharan contra el suelo. ¡El viento debe soplar a ochenta kilómetros por hora sobre la superficie!

Esto es trabajo y nada tiene de diversión. Lo sería si el viento fuera de cola. Al frente, las nubes me observan y sonrían maliciosamente. La única forma de salir del valle es seguir el camino y las nubes cubren el camino con una niebla tan densa que parece que nunca conseguirá levantarse. Esto es triste. Hemos luchado tanto para llegar hasta aquí. Quizá podemos aterrizar. Si aterrizáramos, esperaríamos a que se despejaran las nubes y continuaríamos el viaje por la tarde. La llanura presenta un buen aspecto como lugar de aterrizaje. Hay lluvia en el aire, pero también bastante sol. De pronto, sobre el ala derecha, se combinan para formar un arco iris brillante y completo, verdaderamente resplandeciente, casi opaco en su brillantez. En circunstancias normales, el arco iris constituiría un espectáculo maravilloso, digno de admiración, pero debo seguir luchando para avanzar centímetro a centímetro contra el viento. Mis ojos sólo pueden lanzar breves miradas y espero que más tarde, cuando ya no tenga que luchar, pueda recordar el arco iris con toda su frescura y fulgor.

Debo aterrizar y no perder lo que he logrado avanzar. Y una vez tomada la decisión, el biplano desciende de su arco iris hacia la hierba verde y húmeda de la llanura. Al frente parece haber un buen lugar para aterrizar y merece la pena inspeccionarlo de cerca. La hierba está más alta de lo que creía. Y está bastante húmeda. Probablemente, hay una capa de lodo debajo de la hierba y estos neumáticos son de alta presión, angostos, especiales para enterrarse hasta los ejes. Y mira allí: una vaca. He oído decir que las vacas se comen la tela de los biplanos antiguos. Hay algo en el pegamento que les gusta.

Esta planicie presenta demasiados problemas.

Surge otra extensión digna de inspección, cerca de una casa de campo. Fuera de los árboles, su superficie aparenta ser suave y uniforme. Creo que seré capaz de pasar por encima de sus copas. ¿Y si el viento se detiene? Jamás podría salir de este lugar. Recuerda, este valle se encuentra a mil metros de altura y el aire es muy liviano. La única forma de salir nuevamente es cuando sople este viento huracanado. Si el día es cálido y no corre viento, necesitaré cuatro veces más espacio que ahora para elevarme. He visto dos campos y ninguno es utilizable. En todo caso, queda otra posibilidad; quizás el paso de San Diego está abierto, junto a la frontera con México.

Olvido la posibilidad de aterrizar, transformamos el viento en contra en viento de cola y salimos disparados de los altos valles de Julián, como una nubecilla de paja impulsada por el cañón de una trilladora.

Sentirse arrastrado como un planeador de juguete resulta agotador para los nervios. Ya está aquí la última oportunidad. San Diego. Una vez más avanzamos hacia el Sur, cruzando el desierto, pensando sólo en la soledad que nos envolvería si tuviéramos que aterrizar aquí, y en cuánta tierra sin utilizar que tenemos en este país. Imagínense la cantidad de

casas que podrían construirse en esta pequeña parte del desierto. Sólo faltaría convencer a alguien para que se viniera a vivir a este lugar.

La última autopista, la que conduce hasta San Diego. No tengo más que seguir este camino, como si fuera un automóvil y llegaré a San Diego; desde allí, es fácil volar sobre la playa hasta casa. Soy un automóvil. Soy un automóvil.

Inclinamos el ala y seguimos la dirección de la carretera. El viento es algo vivo y no le gusta nada el biplano. Nos golpea constantemente, nos frena y estremece como si tuviera la urgente necesidad de perfeccionar su estilo y su ritmo. Me sujeto al bastón de mando con todas mis fuerzas. Debemos estar avanzando pero, desde luego, el cerro de nuestra izquierda no se mueve a gran velocidad. Ha estado allí durante dos minutos. Presto atención a la carretera.

¡El cielo se apiade de nosotros! ¡Estamos retrocediendo! Me siento mareado y es la primera vez que lo veo desde la carlinga de un aeroplano. Tengo que tranquilizarme y apretar el bastón de mando aún con más fuerzas. Un avión debe avanzar en el aire para poder volar y, casi siempre, esto significa que también avanza en relación a la tierra. Sin embargo, ahora las líneas blancas me adelantan a mí y experimento la misma sensación extraña que sentí sobre Odessa, que me invade cuando estoy en lo alto de una escalera o de un edificio y miro hacia abajo. Como si en los próximos segundos fuera a sufrir una tremenda caída. La aguja del velocímetro se mantiene estable sobre los 130 kilómetros por hora. El viento en contra debe ser, por lo menos, de 140 kilómetros por hora. Simplemente, el biplano no puede avanzar hacia el oeste. No hay nada que yo pueda hacer para que se acerque al Océano Pacífico.

Es algo ridículo. Nos inclinamos violentamente a la derecha, nos alejamos del viento como una zambullida y algún consuelo saco de la visión de la carretera que pasa rauda bajo nosotros cuando tomamos rumbo al Este. Con este viento de cola, mi velocidad relativa al suelo debe ser de casi trescientos kilómetros por hora. Si lograra mantenerla, podría establecer un nuevo récord para los biplanos en un recorrido hasta Carolina del Norte. Pero mi inteligencia me indica que el viento no se va a mantener y estoy seguro de que en el mismo instante en que me disponga a cruzar la frontera desde Carolina del Sur hacia Carolina del Norte, el viento cambiará para enfrentarme con una fuerza de ciento treinta kilómetros por hora y quedaré suspendido en el aire, a menos de cien metros de la meta, sin poder alcanzarla. Éste es un día maravilloso para efectuar toda clase de acrobacias increíbles con un avión. Hoy sería posible aterrizar el biplano hacia atrás y elevarse recto hacia el cielo. Puedo volar de costado sobre la tierra. De hecho, podría tener mayor maniobrabilidad que un helicóptero. Pero no me siento con deseos de jugar. Sólo quiero cumplir con la tarea, que parece tan simple, de cruzar al otro lado de esas montañas. Podría avanzar en zigzag, como un yate en el cielo y llegar finalmente a San Diego. No.

Esta forma de volar es sumisa y obsequiosa y concuerda con el carácter de un aeroplano. Se puede ceder, pero sólo hasta cierto punto.

La única técnica adecuada es luchar por cada centímetro de esas montañas y, si por un momento, las montañas demuestran ser más fuertes, retirarse a descansar y volver a la lucha nuevamente. Porque, cuando la batalla pertenece a la montaña, no es correcto buscar los medios artificiales y tortuosos para burlar su poder y fuerza.

No cabe duda de que los pasos inferiores de las montañas me han rechazado de plano. Me indican con toda claridad que el adversario será el gigante de San Jacinto, que domina el paso hacia Banning.

He gastado un depósito completo de combustible en mi lucha por cruzar las montañas y no he llegado a ninguna parte. Más exactamente, he llegado hasta el Aeropuerto de Borego Springs, cuya única pista de superficie dura se extiende entre medio de matas de salvia y una nube de polvo. Vuelo en círculos sobre ella y veo que el indicador de vientos está totalmente recto, cruzando la pista. Un instante señala en dirección a la faja de asfalto y, al segundo siguiente, se cruza nuevamente. Aterrizar sobre esta pista, con un viento de gran velocidad y cambiante, sería asesinar a un biplano. Sin embargo, debo aterrizar y no me queda combustible suficiente para regresar hasta Palm Springs. Tendré que aterrizar en el desierto, cerca del aeropuerto.

La inspección de las tierras áridas descarta esta posibilidad. La superficie es demasiado desigual. Si las ruedas chocan contra una duna de arena, en un segundo nos veremos de espaldas y, con mucha suerte, podríamos escapar sólo con cuarenta costillas de ala rotas, una hélice doblada y un motor repleto de arena y de salvia. La posibilidad de aterrizar en el desierto queda descartada. El interior de la zona del aeropuerto es de tierra y arena, salpicado de grandes matas de salvia. Inclino al biplano en contra del viento estremecedor y vuelo sobre el indicador de vientos, observando el interior del campo de aterrizaje. Fue nivelado, alguna vez. Las aplanadoras deben haberlo nivelado cuando prepararon la cama para la pista. Los arbustos tienen un metro de altura y hasta algo más en algunas partes. Podría aterrizar sobre los arbustos, casi sin avanzar en contra del viento, con la esperanza de no encontrarme con tuberías o zanjas en el suelo. Si las hay, será peor que aterrizar en pleno desierto. Sobrevolamos la zona dos veces más, inspeccionando los arbustos, tratando de ver el suelo.

Un hombre observa junto a la gasolinera. Su figura es pequeña y viste un mono azul. ¡Qué inmenso abismo existe entre nosotros! Él está feliz y seguro y, si lo deseara, podría quedarse dormido, apoyado contra la bomba de gasolina. Pero a trescientos metros, a treinta metros de altura, el Parks y yo estamos en dificultades. El corcho del marcador de combustible me indica que el depósito está vacío. Nos metimos solos en este asunto y tendremos que salir por nuestros propios medios. El viento sopla en diagonal sobre la pista y un aterrizaje sobre los arbustos será

el menor de los males. Con suerte, nos libraremos con sólo algunos rasguños sin importancia.

Finalmente, tomamos altura, unos mil metros para comenzar el trabajo. Corto el acelerador, giro para enfrentar el viento y me dejo caer sobre los arbustos. Si el viento cambia en estos instantes, necesitaremos algo más que suerte.

El Parks desciende como un caracol colgado de un paracaídas multicolor, que apenas se mueve sobre el suelo. Los arbustos surgen altos y de tono marrón debajo de nosotros y lucho contra el impulso de volver a acelerar y huir hacia la seguridad del cielo. Cuando rozamos las puntas de las matas de salvia, se hace evidente que, en realidad, no nos movemos con tanta lentitud. Tiro hacia atrás del bastón de mando, sin acelerar y, con un estruendo y ruido de chatarras, avanzamos como un arado en medio de un mar de ramas quebradizas y borrosas de mediana altura. Los chasquidos se escuchan por todas partes, como si se tratara de un incendio forestal descontrolado, y las ramas saltan de la hélice como una fuente arremolinada, desprendiéndose en un amplio arco sobre el ala superior para luego caer como una lluvia sobre la carlinga. El ala baja corta las matas como una segadora, dejando detrás un amplio rastro despejado. Después de alcanzar casi hasta el término del asfalto, nos detenemos, cubiertos de polvo, temblando por el viento, la hélice aún desprendiéndose de los brotes recién cortados. Acelero y nos movemos ruidosamente hasta la pista, giramos con lentitud para avanzar por una pista de carreteo que conduce hasta la gasolinera.

—Ha sido un gran aterrizaje.

El hombre me alcanza la manguera y se aleja en busca de aceite del sesenta.

—Estoy acostumbrado. Siempre lo hago así.

—No estaba muy seguro de lo que intentaba hacer. No recuerdo a nadie que haya aterrizado sobre los arbustos en esa forma. No ha de ser fácil para el aeroplano, ¿verdad?

—Está hecho para ello.

—Me parece que con este viento, tendrá que pasar aquí la noche.

—No. ¿No tiene por aquí una máquina de dulces, cacahuetes o algo parecido?

—Sí, tenemos una máquina de dulces. ¿Me ha dicho que no se va a quedar?

—No.

—¿Adónde se dirige?

—A Los Ángeles.

—Es una buena distancia, ¿no cree? ¿Unos ciento cincuenta kilómetros? Me refiero a que este avión es algo viejo.

—Tiene razón. Ciento cincuenta kilómetros es mucha distancia, mucha distancia.

Pero no me desaliento y, mientras tiro de la palanca marcada con la palabra CACAHUETES, la imagen manchada de aceite que se refleja en el espejo está sonriente.

CAPÍTULO QUINCE

A los quince minutos estamos nuevamente en el aire, dando tumbos al cruzar las blancas capas, avanzando hacia el norte en medio del viento y con la nariz plateada apuntando, hacia el abrupto picacho de San Jacinto.

Bien, montaña, ahora verás. He dejado a un lado mi orgullo. Lucharé contigo todo el día, si es necesario, hasta que pueda alcanzar la pista en Banning. Hoy no esperaré a que despeje. Lucharé contigo hasta que se termine el combustible, llenaré el depósito y volveré a hacerte frente durante otras cinco horas. Te digo una cosa, montaña, cruzaré ese paso hoy.

A San Jacinto no parecen inquietarle mis palabras. Me siento como un caballero, lanza en ristre, las plumas al viento y lanzado al galope contra El Paso. El galope es largo y, cuando llego al campo del torneo, ya hemos gastado una hora de combustible. Nos queda suficiente para llegar hasta Banning, e incluso nos sobra. Vamos, corcel mío. Primero la lanza. Luego la maza y después la espada.

La maza de la montaña es la primera en golpear y nos aplasta con tanta fuerza que el combustible salta del carburador, el motor se detiene un momento y mi mano se ve arrancada con fuerza del bastón de mando. Y se hace la calma de nuevo.

San Jacinto permanece inescrutable, cubierto por su neblina como el Olimpo. La maza que blande es bastante considerable. Ya que tengo la lanza rota, debo recurrir a la espada.

Recibimos otro impacto increíblemente fuerte, el motor se detiene durante dos segundos y me aferro al bastón de mando con ambas manos. De nuevo nos envuelve la lluvia y las gotas me golpean la cabeza como perdigones. No nos asustamos tan fácilmente, montaña. Llegaremos hasta Banning, aunque tengamos que carretear todo el camino por la autopista.

La respuesta es un nuevo golpe de maza, como si la montaña necesitara cierto tiempo para blandir el acero puntiagudo sobre su cabeza y darle más fuerza a su golpe. Esta vez, me siento lanzado contra el cinturón de seguridad, las botas se desprenden de los pedales del timón y la visión se torna borrosa cuando mi cabeza se ve sacudida hacia atrás. Y Banning está aún fuera del alcance de mis ojos. Avioncito, ¿puedes seguir soportando este trato? Hoy te estoy pidiendo demasiado y no he revisado tus tirantes y uniones.

Puedo soportarlo si tú puedes, piloto.

Las palabras se meten en mi cabeza como si la maza las hubiera lanzado hasta allí. ¡Mi avión ha vuelto! Estos instantes son extraños y llenos de admiración. Unos momentos de gloria. Ya no lucho solo, sino acompañado de mi avión. Y en medio de este combate, aprendo una lección. En tanto el piloto crea en su lucha y continúe la batalla, su avión lo acompañará. Cuando el piloto cree que su avión le ha fallado, o está a punto de fallarle, abre las puertas al desastre. Si no confías en un aeroplano, jamás podrás ser piloto.

Otro mazazo que golpea de lleno el biplano. Por encima del viento, del ruido del motor y de la lluvia, el tremendo impacto se escucha con extraordinaria claridad.

¡Adelante, ahora, adelante! Allí, debajo de la lluvia, surge una pista brillante y resbaladiza. Y al final de ella está escrito: BANNING. Vamos, amigo, casi hemos vencido. Dos golpes de maza se suceden rápidamente, con tal energía que casi nos colocan en posición invertida. No me sorprendería que, con el próximo porrazo, se cortaran los tirantes. Pero debo confiar en el aeroplano. Hace rato que perdí mi espada y ahora luchamos a mano limpia. Un minuto más y...

Y Banning es nuestro. Ahora podemos girar, aterrizar y descansar.

Sin embargo, atención, allí adelante. Las nubes se levantan ligeramente. Veo luz entre el pie de una montaña y la nube. Si vuelo a través de esa brecha, la batalla habrá terminado. Estoy seguro de que terminará la batalla.

Banning desaparece lentamente tras la cortina de lluvia que dejamos atrás.

Esto es una locura. Podríamos habernos quedado en el aeropuerto hasta que el tiempo despejara. Ganaste la pelea, podrías haberte ahorrado un juicio apresurado y ahora agregas otro más. Si esa brecha se cierra, ¿dónde irás ahora que Banning se ha perdido en las nubes? Dicen que el noventa por ciento de los accidentes fatales ocurre a menos de cuarenta kilómetros del aeropuerto base.

Calla, actúa con cautela. Aterrizaré en esos campos y, con este viento, no me hará falta mucho espacio. Y ahora calla.

Por el momento, el ser vengativo permanece sin hablar, con el silencio de aquellos que preparan en su mente la forma más hiriente de decir: ya te lo advertí.

La maza ha dejado de golpear y el motor ya no se detiene por efecto de sus impactos. Estamos a un kilómetro de la claridad entre las nubes y el cerro. Si se mantiene abierta durante un minuto y medio más, lograremos cruzar. La claridad es de unos diez metros. Un golpe de

maza nos sorprende de costado y el biplano sufre una violenta inclinación a la derecha.

Nos recuperamos, las ruedas rozan la cumbre del cerro, nos deslizamos por la brecha y, de inmediato, salimos de la oscuridad de la lluvia. Al instante, en el tiempo que uno tarda en pestañear. Quienquiera que haya sido el que dirigió la acción de este vuelo, hizo un trabajo magnífico. Tanto es así, que sólo el piloto podrá creer que la tierra se extiende bajo nosotros en cuanto sobrevolamos el cerro.

Hacia adelante, las nubes son cúmulos, entre los cuales los rayos dorados del sol caen como brillantes lanzas hacia la tierra. Recuerdo un trozo de un antiguo himno: «... desde la niebla y las sombras hasta el diáfano día de la Verdad».

El día ha recuperado sus colores. La luz del sol. Hasta este momento, no sabía lo que significaba realmente la luz del sol. Da vida y brillo a las cosas en el cielo y a la tierra bajo ese cielo. Es brillante. Es cálida. Convierte el suelo en esmeralda y da a los lagos esa tonalidad azul, clara y profunda, de los cielos recién lavados. Hace que las nubes se vean tan blancas, que uno tiene que entrecerrar los ojos, aunque los proteja detrás de unas gafas oscuras.

Si las personas que trabajan los verdes campos allí abajo escucharan con atención, desde lo alto de los eucaliptos, oirían una vocecilla cantando, mezclada con el rugido del motor de ese biplano rojo y amarillo. Ya no tengo prisa.

Por debajo de nosotros, comienzan a pasar los primeros edificios de Los Ángeles y sus miles de suburbios. Si nos vemos obligados a aterrizar ahora, no podremos quedarnos solos. Si el motor se detiene, aterrizaremos en el campo de golf de la ciudad. Este campo y la playa de aparcamiento de Disneylandia, tienen la longitud suficiente como para que aterrice un transporte. Y después, disponemos de la capa de cemento construida en el río Los Ángeles.

Pero el motor no se detiene, como si el biplano tuviera urgencia por conocer su nueva casa y el nuevo hangar. Ya no le queda tiempo para los fallos en su funcionamiento. Los vagabundos del aire solían decir: «Nada puede salir mal con un Wright». Y ha quedado comprobado. Después de jugarnos algunas bromas prácticas y sin mala intención, el motor Whirlwind se ha reído de nosotros y nos ha probado la veracidad de esas palabras. Nada ha salido mal.

Por última vez, giramos para entrar en el patrón de aterrizaje de nutrido tráfico. La última pista lanza reflejos debajo de nosotros, destacándose en las afueras de la ciudad. El Aeropuerto Compton. Nuestra casa. Hemos atravesado 4.320 kilómetros del país y, ahora, nuestro viaje ha terminado, el aceite salpica en la cubierta del motor, el polvo húmedo se levanta bajo las altas ruedas, el pasado encaja perfectamente en el presente. Hemos sufrido accidentes sobre las pistas; nos hemos

congelado en pleno aire; nos han envuelto tormentas de arena; nos ha empapado la lluvia; los vientos en las montañas nos han golpeado; nos han hostigado las matas de salvia; hemos vacilado de un extremo a otro, a través de los años, como un pájaro de brillantes alas, y hemos llegado a casa. ¿Esta llegada ha valido los esfuerzos de todo el viaje? Es una buena pregunta. Dudo mucho que en un futuro próximo el país sufra de una plaga de biplanos que lo crucen de un lado a otro.

Avanzamos suavemente hasta el interior de un hangar y cerramos con estruendo sus grandes puertas, apartándonos de los apresurados ruidos modernos, de los apresurados tiempos modernos.

En todos esos kilómetros, arena, lluvia y años, hemos aprendido sólo una pequeña parte acerca de nosotros mismos; hemos recogido una ínfima fracción del conocimiento sobre el hombre y el antiguo biplano y de lo que significan el uno para el otro. Finalmente, en el silencio súbito de un hangar oscuro, el hombre y el biplano solos y juntos, encontramos la respuesta a la pregunta sobre el viaje. Son cuatro palabras.

Realmente valió la pena.

