

# El vuelo de la J3

La historia de la J3 de Torcuato empezó antes de que Gabi se dejara convencer para comprar un avión de época y poner en marcha Planes S.L., antes de que Julio me enseñara a volar en delta y de que me dejara el primer libro de Richard Bach, antes de mi primer vuelo en parapente, antes de la primera maqueta de planeador, empieza con el libro de Schneider de Editorial Juventud con pastas amarillas que leía en la biblioteca del colegio con el entusiasmo que solo se puede tener a los diez años; “El piloto de los glaciares”

Un año después de su adquisición en un campo cercano a Vic, la J3 había pasado la primera inspección de AV en Moiá hacía dos semanas y, desde entonces, la meteo se había mostrado esquiva. Al parecer, este fin de semana seguía dispuesta a aguaros, literalmente, la fiesta. Debido a la inestabilidad reinante, Isa ( nuestra piloto de transporte ) y yo, habíamos decidido dormir en el hangar para poder salir el sábado a primera hora y tener al menos una oportunidad, la tarde del viernes había llovido con ganas y durante la noche también cayó algún aguacero.

En el saco nos revolvíamos inquietos, el Campana estaba listo y expectante, depósitos llenos, revisado y cuidado, la carta hecha y el ánimo decidido, pero sabíamos demasiado bien que el estado de la pista después de una semana y una noche de lluvia podía dejarnos en el suelo.

El despertador fue puntual y a las 0700h me levanté con ganas de despejar dudas, el exterior era prometedor, restos de nubes por todas partes pero con más azul que gris y una ligera brisa de norte. Hacia el E, en nuestra ruta se adivinaba un banco de bruma matutina suspendido a unos 500 pies, nada grave.

La hierba recién nacida esa primavera parecía suficiente para permitirnos despejar de la pista anegada, o al menos para intentarlo. Lo que sí estaba claro es que en cuanto el sol reactivase la atmósfera los desarrollos serían rápidos, no había que ser adivino para saberlo, el tiempo llevaba 15 días haciendo exactamente eso.

Convinimos en que Isa llevaría los mandos y yo la navegación, fue una decisión inmeditada pero muy acertada, en el viaje de vuelta, ya en la J3, pude navegar casi de memoria sin más que restar, o sumar, 180° a los rumbos y paisajes de la ida.

En el aire, el sol de cara con las brumas a media altura y los restos de tormenta conformaban un panorama aerológicamente terrorífico, gris, negro, blanco lechoso y azul pastel, uf! no faltaba nadie en la fiesta.

El primer banco de bruma se gestionó por encima sin llegar a perder visibilidad suelo, las sierras del sur habían sido sustituidas por gigantescas masas nubosas pero al este, en nuestra ruta, el caos de nubes daba lugar a unos castellatus altos de aspecto inofensivo a estas horas pero que permitían, augurar un día movido a poco que el sol los calentase. Después nos enteraríamos que en apenas dos horas todo había estallado a nuestra espalda.

Para nosotros, viajando a 100 m/h rumbo al sol, el día mejoró rápidamente. El cielo se fue despejando y los hitos cayeron con rapidez; Bardenas, Monflorite, el cruce del Cinca, volando apenas a 3000 pies y sin un solo atisbo de turbulencia el vuelo fue un placer. El suelo se mostró amable y definido, fiel copia de la carta de AENA 1/500.000 que para mi, como buen navegante, era el universo real sobre el que me movía. El Monsec ocupó nuestro horizonte N en el último tercio del viaje, sin abandonar su reino, el inconfundible macizo de Montserrat salió por la proa para indicarnos el camino de arribada.

La entrada en la cuenca de Moiá a las 1100h fue de las que te hacen sonreír por dentro, el primer día de verano, con los campos amarilleando pero todavía con verdes frescos bordeándolos y con ese olor a nuevo conocido de las mañanas del verano temprano. Viento amable del S y una voz desconocida pero amiga en la radio que nos lo indica “cabecera 19, sin duda, viento flojo”. Isa, como siempre hizo una aproximación impecable, identificó pista y manga y planteó una larga final cómoda.

La 19 de Moiá entra directamente sobre el bien suministrado bar del campo haciendo que los primeros 100 mts discurran 10 mts por debajo de las ruedas del muy planeador Campana, a partir de ahí la pista se empina en cuesta, lo cual es bueno porque ayuda a encontrarse antes con el suelo, y malo porque oculta el final de la pista. Con ese estado de cosas la pregunta de Isa, apenas tocamos suelo, fue del todo procedente ¿queda mucha pista después del cambio de rasante? Isa sabía que yo había esta practicando patín de cola de la J3 en esa pista hacía unos meses ( de hecho fue el escenario de mi autosuelta en patín de cola ) y que por lo tanto la conocería bastante bien.

No pude evitar sonreírme, esa era la misma pregunta que yo me hacía cada vez que, a media pista, levantaba la cola de la J3 y veía, de golpe, puesto que con la cola bajada solo se ve el morro del avión, el dichoso cambio de rasante. Lo cierto es que nunca me atreví a apurar la pista por lo que, de hecho, ignoraba exactamente cuanto quedaba aunque intuía que bastante. Como no era la ocasión, ni disponía de tiempo, para dar tantas explicaciones me limité a soltar uno de mis lacónicos, y al parecer convincentes, sies de copiloto avezado. La propia pendiente se encargó de frenarnos de suerte que en su cima nuestra velocidad estaba muy controlada permitiéndonos contemplar con una cierta tranquilidad los suficientes, aunque no excesivos, 150 mts que restaban hasta el final de la pista.

El plan era sencillo, repostar el Campana, revisar la J3, pagar la factura del mecánico, despegar y hacer todas las millas posibles en dirección W para aligerar la jornada del domingo. Lo que para el Campana con sus 100 m/h de crucero había sido un agradable viaje para la J3 con 85 m/h de crucero teórico, consumo y capacidad de depósitos desconocidos, etc, etc.. podía convertirse en una aventura de fin incierto. Además no quería correr riesgos, mis socios estaban esperando un avión entero y no un kit en un remolque.

Como siempre en vuelo lo planes empezaron a torcerse casi antes de ser formulados, las consultas con los campos de destino y de paso tuvieron respuestas alarmantes; Torcuato lloviendo todo el día, pista anegada, tormentas violentas, Tardienta amenazando tormenta, Barbastro con los primeros golpes de frente de tormenta.

La única opción sensata era quedarse donde estábamos y confiar en que el frente de tormentas fuera perdiendo fuerza a medida que se desplazara hacia nosotros durante la noche. Nos levantaríamos con el alba para aprovechar las primeras horas antes de que el sol le imprimiera nuevos bríos confiando en que la meteo nos concediera una tregua tras su paso.

Bien pensado, si la tarde se portaba, tendría ocasión a probar el avión, solamente llevaba cuatro aterrizajes con ella y de eso hacía tres meses. La otra recompensa del ejercicio de prudencia fue una siesta de campeonato a la sombra de un genuino representante de la flora local, un quercus catalanensis, de gran tamaño y generosa sombra.

Ver evolucionar la termodinámica de un día de verano, el primero en esta ocasión, siempre me ha fascinado; la fuerza de las térmicas condicionando el viento de toda una zona, el crecimiento de los cúmulos en el pirineo, ir viendo como se azuza el aire, llega al climax y después, poco a poco, se calma es un espectáculo que aprecio, en general, como pase privado puesto que, en apariencia, nadie mas parece interesado en el espectáculo.

Al final de la tarde la actividad térmica había desaparecido y la violencia del viento que retorció las copas de los árboles apenas una hora antes se había transformado en una ligera brisa razonablemente encarada a la 19 de Moiá. Era la hora volar para mí y del paseo para Isa.

Volar una J3 es una experiencia placentera si se tiene alma de piloto de hace 70 años; es ruidosa, incómoda, huele a aceite y gasolina... y vuela como los ángeles. A pesar de no tener una sola barra de transmisión su mando es preciso y equilibrado, es como si ella ya supiera volar y solo esperase tus instrucciones para decidir a donde ir. Es un avión para volar solo, alguien más en la cabina solo molestaría; esto es solo para dos, tres serían multitud. Tengo la impresión de que las cualidades excepcionales de este avión se deben a que en 1934 había más experiencia disponible sobre vuelo lento que en la actualidad y que si, de verdad, queremos volar bien en aviones lentos debemos buscar en esa época, desde entonces nunca más volvieron a dedicarse recursos a gran escala para mejorar el vuelo lento.

La tarde quedó magnífica, de lujo, pura crema, lo que en términos de vuelo libre se define como "condiciones de obispo". Sin embargo ahí estaba el viejo Mosler que monta la J3 empeñado en estropearme el placer del vuelo crepuscular; a 2700 rpm la temperatura de culatas no dejaba de subir, escape y aceite correcto, pero las malditas culatas empeñadas en superar los 450 F° que es donde empieza el rojo del indicador, tse, tse. A 2500 rpm conseguí estabilizarlas y a 2300 rpm hasta bajaban, eso me dejaba un crucero de 70 mh y una capacidad de trepada de 150 pies/m!!! Como para ir tranquilo a ningún sitio.

Isa se alegró de tenerme de nuevo en el suelo pero no tanto de mi cara de circunstancias.

- Este motor se calienta como una caldera asmática en el sahara.
- No fastidies, ¿lo has forzado mucho?
- Pues la verdad es que no lo se, no he encontrado el manual, pero creo recordar que 2700rpm es su régimen de crucero, así que más bien no.
- El viaje de vuelta puede hacerse entero a 3000 pies y estamos a 2000 pies ¿podrá con eso sin reventar?
- Lo cierto es que el aire ahora está muy caliente y así y todo a 2500 rpm aguanta bien, si mañana madrugamos y vuelo con mezcla rica creo que podremos hacerlo.
- Anda, vamos a repostar y mañana veremos, igual no podemos ni despegar y, en cualquier caso, tenemos la ruta bien provista de alternativos.

La noche de hangar en Moia fue todavía mas incierta que la de San Torcuato, los truenos, amplificados por la chapa, no dejaron de sonar con más o menos intensidad. Cuando a las 0530h sonó el despertador de lo único que tenía ganas era de salir para comprobar de donde salían los malditos truenos. El primer vistazo a la manga recompuso algo mi maltrecho ánimo, colgaba inerte del aro de sujeción, bien! uno cero. Al E y al S la luz pugnaba por abrirse paso a través de un tenue azul maravilloso.

Ni tan mal, oí que pensaban mis pocas neuronas despiertas mientras avisaban a las demás.

No debí girar el cuello, al menos no todavía. Hacia el W las crestas pujantes de una gran barrera de CB brillaban a unos 5000 mts magníficas y contundentes como cumbres nevadas bañadas por el sol rojizo del amanecer.

- Si a estas horas están así en cuanto caliente el sol el cielo va a caer sobre nuestras cabezas.

La voz de Isa sonaba dormida como era de esperar a esas horas, pero su juicio estaba muy despierto.

- De tener alguna oportunidad de pasar será ahora, de algo tenía que servirnos el madrugón.
- Rumbo directo me parece una temeridad, pero podríamos intentar bordear el sistema por el S. Podemos hacer rumbo a Igualada y allí ya veremos.

Con una piloto de apoyo con ese ánimo poco quedaba si no batirse y aceptar de buen grado su entusiasmo. Acercamos la J3 al Campana para tener contacto visual durante el arranque y calentamiento, de alguna forma parecía que intuíamos lo que avecinaba, la prueba de radio fue un fracaso; ruidos, carraspeos, dudas electrónicas y nada. Haríamos el viaje incomunicados.

Un apresurado intercambio de pareceres ( con el motor en marcha el suelo quema los pies, y las ruedas, de cualquier piloto de verdad ) fue suficiente para ponernos en marcha y malentendernos del todo; vamos a Igualada y allí decidimos, si no se puede, abajo, si se puede, por el valle a Mollerusa y si podemos tirar a rumbo directo, a Binefar, a partir de ahí la J3 necesitará repostar así que decidiremos según la pinta que tenga.

Los dos sabíamos que el otro tomaría las decisiones correctas así que no hacían falta más explicaciones, solo que Isa entendió lo de ir a Igualada en sentido literal y yo como referencia de partida, consideración divergente que la mantuvo aterrizada en Igualada bajo el aguacero durante una angustiada media hora. Temo que mis excusas nunca podrán compensarla, pero seguiré intentándolo.

Hice un despegue sencillo y práctico, no había quitado las ruedas del suelo cuando ya había enfilado hacia el collado que da salida al valle de Moiá. La temperatura de culatas no me dio cuartel desde el principio por lo que salir por el collado no era solo una cuestión estética. Crucé a la llanura de Manresa trepando con angustiada lentitud 425F° 2400 rpm y 100 pies/m.

Desde allí la barrera de CB ya no estaba al W, estaba encima. El camino al S tampoco parecía tan despejado, sin embargo, un poco al N de Manresa parecía haber una zona menos oscura que tal vez... justo entonces divisé el campo de Manresa y el plan surgió en mi cabeza; intentaré atravesar por esta zona, si todo se pone muy feo siempre podré retroceder y tomar en Manresa, estoy seguro de que Isa también ve esta posibilidad y si no siempre podrá bordear por el S, el Campana es mucho más rápido y capaz de huir de la tormenta si fuera necesario.

Con un WNW en el compás enfilé la zona de más claridad, no tenía mala pinta y apenas con 1000 pies sobre el suelo tenía margen para una retirada rápida. En altura una virga despistada me dio ánimos, si el agua cae con suavidad es que el CB de encima no es muy activo.

A medida que penetraba en el túnel la claridad del otro lado se tornaba más esperanzadora, el aire continuaba laminar y el Mosler ronroneaba plácido a 2400 rpm con las temperaturas controladas. Vamos, a lograrlo, vamos a lograrlo..

Una gota, otra, otra, un aguacero furioso. ¿Pero de donde sale esto? Si no se veía ninguna cortina de agua. ¿Dar la vuelta? Espera, aguanta un poco, no puede ser mucho. La hélice es de madera pero está blindada, el motor no se inmuta, si incluso ha bajado la temperatura. ¡Claro! Las culatas van al aire, ahora tengo un motor refrigerado por agua ¿aprovecho para subir? Con ese pedazo de de CB encima mejor que no, vamos a hacer camino lo más rápido que podamos y a ver que hay al otro lado.

Poco después el agua empezó a filtrarse en la cabina, poca cosa. La lluvia empezó a amainar. Siempre en goterones pero más y más escasos hasta que cesaron del todo, vaya!!! ¿Dónde estoy? Uhm, veamos, he navegado al WNW, eso es la autovía a Lérida, giré levemente y ajá! ahí esta Calaf, justo al S, buen chico.

Mis instrumentos de navegación; mapa Michelin ( había cedido gentilmente las estupendas cartas de AENA a Isa puesto que bastante estaba abusando Planes, S.L. de su buena disposición ), el reloj del móvil y un lápiz se habían dispersado durante el aguacero por el fondo de la cabina, ( vaya, al parecer el chubasco no había sido tan laminar después de todo ) y tenía que recuperarlos si quería navegar con un mínimo de garantía.

En la J3 uno va sentado prácticamente en el suelo, el asiento son dos breves tablas de contrachapado, la del fondo apenas a un palmo del suelo de la cabina. Esta espartana

disposición viene muy bien para utilizar el suelo que queda entre el asiento, los pies y el bastón como improvisada mesa de navegación pero tiene sus inconvenientes, uno de ellos es que las rodillas tienden a abrirse y cuando se llevan varias horas de vuelo uno no sabe que hacer para relajar los músculos de la parte externa del muslo sin apoyar las rodillas en la tela del fuselaje deformándolo y el otro que el lápiz puede colarse por las juntas de las tablas e ir a parar al vano de los cables de dirección.

El mapa seguía, más o menos, en “su” sitio, el móvil se estaba dando un paseo en dirección a los pedales y fue rescatado justo a tiempo, del maldito lápiz ni rastro. Joder, justo cuando estaba perfectamente ubicado y podía registrar una referencia. Hasta entonces llevaba una estima decente; hora de salida en Moiá, rumbo de aguja y velocidad y paso por Manresa, no quería estropear un inicio tan prometedor en la segunda referencia.

Desde mis tiempos de marino llevo muy mal estar en movimiento sin saber donde estoy, bueno, en realidad habiendo empezado en esto como escalador llevo muy mal no saber exactamente donde estoy incluso estando parado, y no me sirve que lo sepa un aparato, tengo que saberlo yo. Por eso, para mi tranquilidad, tengo la mala costumbre de unificar registro y carta anotando sobre estas situaciones, rumbos y velocidades dejándola hecha una ruina en un par de viajes. Como en esta ocasión el mapa me lo había prestado Santi, mi vecino de hangar y amigo desde hacía más de veinte años, me las prometía muy felices.

El asunto del lápiz ya me estaba ocupando demasiado tiempo, menos mal que la J3 vuela sola y me bastaba con comprobar de vez en cuando que todo iba bien. No se como ví algo verde entre las tablillas del piso. El puñetero se ha metido en el hueco de los cables.

Seguro que los atasca!! Hombre, tranquilo que los cables podrían cortar limpiamente varios lápices como este. Es igual, lo necesito para llevar la estima. Corchos, a ver si lo puedo sacar.

Los dedos se mostraron inútiles, pero una esquina del mapa consiguió desplazarlo un poco, lo justo para empujar con el dedo y recuperar el 33% de mi equipo de navegación, bufff. Las cosas mejoraban rápidamente. El cielo por delante estaba despejado, tenía identificada la ruta a Balaguer, podía registrar mi posición ¿qué más se podía pedir? Isa!!! De pronto se me vino a la cabeza Isa a bordo del Campana luchando contra los chaparrones al otro lado de la barrera mientras yo disfrutaba de todo esto.

Cogí el móvil y recé para tener cobertura y que la moribunda batería de Isa pudiese recoger al menos un mensaje. Escribí; “sobre Balaguer, despejado”. Cuando ya divisaba la verde vega del Segre llegó la respuesta de Isa; “vale, voy a Binefar” . Respiré.

De Balaguer a Binefar disfruté del avión, de la mañana, de la compañía espiritual de Isa y de la tensión vivida. Volar era como debe ser; maravilloso.

Encontrar el campo de Binefar no fue difícil; al WSW en un alto, un campo perfecto, largo, despejado y, para celebrarlo, con el viento perfectamente encarado a la 35. La

toma no fue la mejor del viaje pero unos pocos botecitos nos depositaron suavemente sobre la zahorra de la pista. 15` después escuché el ronroneo familiar del Campana ¡ que avión tan grande; alabeó majestuosamente para examinar la pista y se posó ( el sí, perfecto ) a tiempo para desviarse a los hangares.

Besé con ganas a la piloto por muchos motivos y solo eso, creo, me libró de la reprimenda que, probablemente, merecía.

- ¿Pero no habíamos quedado en Igualdada? Te he estado esperando hasta que ha llegado tu mensaje, y no se ni como lo he cogido porque la batería está muerta!!!  
-Esto, ejem, yo pensaba que habíamos quedado en ir rumbo a Igualdada e ir viéndolo.  
- No, si tu siempre vas a tu bola.

Las cosas iban demasiado bien como para enfadarse e Isa tenía tantas ganas de disfrutarlo como yo. A pesar de la hora 0730 era el momento de comprobar las condiciones al W antes de proseguir. Despertar amigos no contribuye a hacerse popular pero si a alargar la vida. Como a nadie nos gustan los funerales los amigos refunfunan pero acaban entendiéndolo.

San Torcuato cubierto y sin techo, Calahorra lloviendo, Lumbier cubierto con techo muy bajo. El optimismo desapareció de inmediato para ser sustituido por el pragmatismo. ¿ Qué hacemos?

-Podemos intentar Lumbier o Villanueva, si no podemos pasar, al menos estaremos más cerca para el rescate y podremos hangarar los aviones.  
- A mi me apetece más Tardienta, y es más seguro que haya sitio.  
- La pista en cuesta no me deja muy tranquilo y Villanueva da más juego para el rescate, si te parece intentamos Villanueva como opción 1 y, si está mal, nos quedamos en Tardienta.

Despegué primero pero el Campana me cogió enseguida, un par de pasadas y desapareció por arriba y por delante envidiablemente raudamente. Por supuesto las culatas seguían al rojo y la J3 y yo íbamos dibujando el terreno como un calco topográfico. Los cúmulos que tenía delante aunque pegados al suelo me obligaron a atesorar cada metro para poder superarlos por arriba.

Al alcanzar Tardienta localicé el campo y lo sobrevolé para comprobar que Isa no estuviera aterrizada, dos meteduras de pata en la misma mañana serían demasiado.

El valle del Gállego hacia Villanueva aparecía salpicado de cúmulos en claro proceso de disipación, las cosas parecían ir aclarándose poco a poco. La enorme pista recién asfaltada de Villanueva me tenía un poco inquieto, allí el viento suele estar cruzado y la abundante literatura que había devorado últimamente sobre la técnica de patín de cola desaconsejaba vivamente el aterrizaje con viento cruzado sobre pistas de asfalto, las ruedas adhieren demasiado y hay muchas probabilidades de terminar la toma con un trompo.

Como era de esperar llegué a la vez que el viento cruzado a 45° con la pista, o al menos eso me pareció a mi. Puesto que la pista tenía unos 30 mts de ancho no dudé en hacer una toma de diseño en diagonal para pasmo de Isa y de los pocos habituales que pasaban la mañana por allí. Lo cierto es que funcionó e hice una toma más que pasable.

Cuando llegue a la altura de Isa y el Campana y apagué el motor me dí cuenta de que bajarme iba a ser un problema, el viento había llegado conmigo pero parecía dispuesto a hacerse notar; la J3 no dispone de freno de parking y en cuanto dejaba de accionar los frenos el viento se llevaba el avión.

Unos calzos prestados a regañadientes por un local solventaron provisionalmente la situación y pude al menos bajarme a estirar las piernas sin tener que sujetar el avión. Instalados las noticias de La Rioja superaron la mejor expectativa; en Calahorra había dejado de llover y el tiempo mejoraba rápidamente, grandes claros y techo subiendo, viento del NW de unos 15 Km/h, en San Torcuato, calma, cubierto pero con el techo elevándose rápidamente. Solo el viento, cada vez más fuerte, de Villanueva parecía empeñarse en ponernos las cosas difíciles.

Con ese viento en contra nos hacía falta gasolina abundante para el último salto, un vistazo a las reservas del Campana no nos sacó de dudas, Isa tenía suficiente pero si repartíamos los dos estaríamos en apuros. Mal asunto. La solidaridad de la gente del vuelo vino en nuestro rescate, en Villanueva disponían de una “reserva táctica” que estaban dispuestos a compartir con nosotros, 25 preciosos litros del aromático líquido terminaron de subirnos la moral.

Despegar con el viento entablado en la J3 fue una experiencia próxima al despegue vertical!! Ganados unos metros el gradiente se ocupó de elevarnos unos cientos de pies gratis, los hados del aire parecían apiadarse del derroche de empeño del que habíamos hecho gala durante toda la mañana.

El recorrido a la inversa por el valle del Gállego fue otro regalo, las térmicas tempranas de sotavento de la ladera E de la sierra de Luna me hicieron ganar unos buenos cientos de pies sin forzar las temperaturas y alcanzar el nivel de la capa de cúmulos que a estas horas apenas empezaban a fragmentarse, como quiera que hacia el W la capa parecía espesa preferí ir por encima mientras pudiera permitírmelo.

Isa ya no tenía que preocuparse de la J3, poco más podría hacer ya por nosotros en caso de problemas, me la imaginé veloz en rumbo directo a San Torcuato, con el viento en contra esta vez me sacaría una buena ventaja.

A la altura de Tudela crucé el Ebro a 4500 pies, los cúmulos cada vez estaban más altos y la temperatura de las culatas volvía a dar problemas, pronto me vi haciendo slalom con las nubes. Pocas cosas me gustan más que volar entre nubes pero un súbito bajón de revoluciones me heló la sonrisa de piloto feliz. Un inmediato picado puso las cosas en su sitio y el Mosler recupero ritmo, por si acaso reduje algo las vueltas y el cambio pareció sentarle bien a costa de perder unas millas del ya exiguo crucero, 65 m/h y con el viento de frente. Empecé ha preocuparme por la gasolina restante y a considerar todos los alternativos posibles; retroceder a Tudela, el pequeño campo de Alfaro que se empeñaba en no aparecer, la pista silvestre de Itus en Calahorra, esta sí la encontré, y los benditos campos de cereal que en el verano temprano destacan amarillos, nítidos entre las viñas verdes primavera.

Aún con serios problemas de temperatura el motor pareció estabilizarse en 2300 rpm aunque los cúmulos seguían creciendo, ya rodeado de paredes blancas debajo de mí apareció intempestivamente la pista de Agoncillo.



-Vaya, me he pasado corrigiendo la deriva, me dejaré caer un poco más al S. La pared de barlovento de dos grandes cúmulos me tentó a ir a buscar algo de ascendencia, apenas me había acercado cuando el Mosler empezó a toser de nuevo, esta vez con decisión.

De repente todas las piezas encajaron en mi cabeza; el nivel de condensación que apenas media hora antes era una capa espesa de estratos, la proximidad a las nubes, la temperatura ambiente. ¿Cómo se puede ser tan burro? Se me estaba formando hielo en el carburador!!! Tiré del mando de la calefacción, el motor pareció estabilizarse... nuevo carraspeo más decidido.

Si se paraba tendría un dilema; entrar en Agoncillo y buscarme un lío administrativo o intentar una toma fuera de campo y, con toda probabilidad, romper la J3 a escasas 25 millas de casa. Como nunca antes había utilizado una calefacción de carburador y la última tos había sonado demasiado bronca, opté por el único remedio que me había funcionado en el pasado. Los humanos en general, y los pilotos en particular, avanzamos sobre la experiencia, normalmente la propia. Sabía que si perdía altura podría solucionar el problema del hielo aunque tendría problemas con la temperatura para superar los últimos relieves hasta San Torcuato, pero, en esos momentos, ese era un problema que estaría encantado de tener.

Bajé el morro consciente de que, con hielo o sin el, a 100 m/h la hélice mantendría al Mosler girando mientras tuviese altura para perder. El picado entre los huecos de las nubes fue divertido de verdad. Cuando llegue a las cercanías del suelo estaba en Murillo de Río Leza rodeado de los suficientes trigales como para poder plantearme la situación con tranquilidad; el motor se había estabilizado en 2300 rpm sin atisbo de catarros intempestivos y la temperatura de culatas había bajado hasta su mejor registro en todo el viaje, 350F°, así que, a pesar del panorama urbano que extendía ante mi la reciente expansión urbanística de Logroño hacia el S decidí que tenía un margen razonable de seguridad como para intentar continuar hacia el W.

Con las orejas creciéndome de tanto estirarlas añadí unas pocas vueltas al motor para nivelar e ir avanzando cautelosamente entre urbanizaciones, de alternativo, real o figurado, a alternativo tan real como fuera posible. El paso a Nájera lo sorteé con no más de 300 pies, a partir de allí las obras de la autopista me proporcionaron una excelente coartada para continuar. Rebasado este punto pude ir hilvanando campo de cereal a campo de cereal hasta avistar la meseta de Hervías y el encinar de Torcuato.

Un par de térmicas de rescate me pusieron en unos cómodos 3000pies, mas que suficientes para disfrutar sin agobios de la aproximación final al campo. Por fin, y solo en ese momento, pude estar seguro de que lo conseguiríamos. En la vertical del campo pude ver el Campana con Isa a su vera, todo en orden, un tráfico modoso y esmerado no pudo evitar que me quedase alto, tan alto que tuve que reconvertir precipitadamente el intento de aterrizaje con resbale salvaje en pasada de honor. A la segunda sí, la toma fue perfecta, en cabecera, con 500 mts de campo para recorrer por el suelo y llegar a los hangares con la dignidad, y el avión, intactos.

Las caras de los amigos, la hierba de San Torcuato, Isa con su sonrisa de ocasión especial, la J3. Pocas veces se puede ser tan feliz y, no sé porqué, siempre es cuando estás tan cansado.

Uno de los más completos días de vuelo que recuerdo; gracias Isa, gracias Campana. J3 ya estarás siempre conmigo.

22-6-06