

(1ª Parte)

# I RAID PENÍNSULA-CANARIAS EN AUTOGIRO 2007

Algunos acontecimientos no son circunstanciales. Uno de ellos es el que nos ha llevado a realizar este homenaje a Juan de la Cierva Codorniu, quien en una fría mañana del mes de enero de 1923 miraba expectante como, por fin, su modelo C-4 de autogiro levantaba el vuelo de forma coordinada y estable a los



**DATOS TÉCNICOS:**  
Autogiro ELA-07  
Matrícula EC-ET4  
Motor ROTAX-912 TURBO

mandos de Alejandro Gómez Spencer, en la Base Aérea de Getafe. Por algo, en la rotonda que da acceso a la base podemos leer un lema que señala a Getafe como "Cuna de la Aviación Española".

TEXTO Y FOTOGRAFÍAS:  
BERNARDINO RODRÍGUEZ

varios campeones de España, de Europa y subcampeones del mundo, convirtiéndose indudablemente en el club más importante de España.

Uno de sus socios, Fernando Roselló, además de instructor, piloto de helicópteros, escritor del primer libro dedicado íntegramente al autogiro, entre otras cosas, se planteó llevar a cabo una hazaña que hasta el momento nadie había realizado, unir la Península con las Islas Canarias a bordo de estas máquinas.

Cuando en el mes de diciembre del pasado año lo comentó en una de las reuniones periódicas del Club, me entusiasme tanto la idea que no dudé en plantearle la posibilidad de acompañarle, a lo que accedió sin más preámbulos.

Estaba previsto llevarlo a cabo en los meses de mayo o junio, pero tras diversas vicisitudes no hubo más remedio que demorarlo hasta octubre, en que por fin hemos podido realizarlo, una vez que José Luis Vázquez, Teniente

Coronel agregado militar del Ejército del Aire en la Embajada de España en Rabat, consiguió los permisos de la Real Fuerza Aérea Marroquí.

Una vez resuelto el principal problema, poder volar en territorio del Reino de Marruecos, no tuvimos más remedio que limitar el equipo en tierra a una sola persona, por una estricta cuestión económica, con todo lo que ello supone al tener que recorrer en solitario más de seis mil kilómetros. En este sentido, tenemos

ULTRALIGEROS

REPORTAJE

que agradecer a Manolo Díaz, perteneciente al equipo del Dakar, soldados.com, su disposición al respecto. Con un Nissan Patrol, atestado hasta los topes, nos apoyó en todo momento con una paciencia y estoicidad digna de mérito.

Con todas estas consideraciones, para el sábado día 29 de septiembre ya estaban todos los preparativos hechos y dispuesto el autogiro ELA-07, previamente revisado por Fernando en Fuente Obejuna, y al que se había instalado un transponder y un depósito suplementario de combustible con 10 litros, que ni llovido del cielo nos ha venido en algunas etapas.

### 30 DE SEPTIEMBRE. CUATRO VIENTOS - GETAFE - ONTUR - SAN JAVIER

Comienzo un poco a hacerme a la idea de la envergadura del proyecto en el que me he metido con Fernando Roselló, cuando a las ocho y cuarto de la mañana me presento en Cuatro Vientos y me encuentro con una recepción del Coronel de la unidad del Ejército del Aire, y algunos oficiales más, en la que nos ofrece muy amablemente un café con pestas. Estuvimos charlando unos minutos hasta que llegaron unos periodistas de Antena 3. Me encontraba un poco cohibido, con unas ganas tremendas de



Cuatro Vientos.

salir "volando" dejando todas estas parafemalias atrás. No obstante habría muchas más y debía acostumbrarme. Al final, uno de los periodistas haría el vuelo de Cuatro Vientos a Getafe, apenas unos once minutos, en conmemoración del primer vuelo entre dos aeródromos realizado por una aeronave de ala rotatoria en 1924 por Lóriga.

En Getafe nos esperaba un comité de despedida, nuestros fans, que no nos han abandonado ni un solo momento con su apoyo moral, ya que no han podido acompañarnos físicamente. Entre ellos, familiares, amigos y representantes del Ayuntamiento de Getafe.

Por fin, después de colocarlos los monos de vuelo, los ano-

rak y los super-cascos despegamos a las 12,20 horas. Los días de otoño soleados o con alguna que otra nube desperdigada son extraordinarios para volar, los campos de Castilla la Mancha se extendían interminables a lo largo de nuestra ruta. Dejamos El Toboso de nuestra querida Dulcinea a la izquierda, además de algún que otro gigante similar a nuestro autogiro, como molinos de viento ya reposados y tranquilos de sus antiguas faenas, y con alguna que otra térmica entreteniéndonos el camino, pasamos muy a lo lejos de la base de los Llanos de Albacete, esperando en uno u otro momento ver aparecer algún reactor haciendo sus rutinarias maniobras.

Llegamos con un viento en cara de unos 20 km/h a las estribaciones de la Sierra del Medroño, y al otro lado de un enorme monte del mismo nombre, el más alto de la comarca con 1051 metros y en pendiente hacia el Este nos encontramos la pista asfaltada de 1200 metros de Ontur nuestra primera etapa del viaje aterrizando por derecho. Estamos en el Centro Regional de los Deportes Aéreos, situado a dos kilómetros de la localidad y lo que es más interesante, e campo es propiedad del Ayuntamiento y cuenta con unas magníficas instalaciones.

Mientras vuelas no sientes en absoluto el calor, pero er cuanto tocas pista y paras el motor estás deseando quitarte todo el equipo de encima. En Ontur el calor se hacía sentir soberanamente.

Había dos Dromedair aparcados. Antonio, piloto de uno de ellos, contratado por la Consejería de Medio Ambiente para combatir incendios, nos trató extraordinariamente facilitándonos e repostaje e invitándonos a un pincho moruno con algunos de sus compañeros, quienes en este caso soberanamente aburridos aunque sea para bien, dejaban pasar el tiempo a la sombra de un chamizo.

En seguida nos despedimos con la intención de despegar inme-



Despegando en San Javier con cielo cubierto.





Aquí la tierra necesitaba un lifting. (de San Javier a Armilla).

distante, pero tuvimos que esperar un rato hasta que se lanzaron dos paracaidistas, pues no era cuestión de hacerlos rodajas con las aspas del rotor, apenas visibles desde arriba.

Cuando teníamos a la vista San Javier, nos comunicaron por radio que estábamos a la espera en las cercanías del Cabezo Gordo, debido al tráfico en el aeropuerto. Iniciamos una serie de giros sobre esa zona que Fernando conoce de sobra porque, entre otras cosas, estuvo realizando sus estudios durante varios años en la Academia General del Aire, y ese punto era el de espera habitual para los alumnos en prácticas.

Cuando nos dieron la autorización pertinente, nos dirigimos a la inmensa pista, donde un pequeño mosquito parecía fuera a picarla en cualquier parte sin peligro de salirse de ella por muy mal que hiciera la aproximación.

Un solitario soldado que estaba en la zona de aparcamiento nos indicó donde podíamos hangar el autogiro, y así lo hicimos en un pequeño hueco que quedaba entre la pared y un Super Puma. Eran las cinco de la tarde y en la Base y la Escuela prácticamente sólo quedaba el personal de servicio, por lo tanto no hubo comité de recepción. Ya teníamos las habitaciones reservadas en la residencia de oficiales así que, el resto de la tarde

Nos esperaba la presentación oficial, ante los medios acreditados, del proyecto "OBJETIVO CANARIAS EN AUTOGIRO-2007".

A la una llegaron los periodistas y también los representantes del Ayuntamiento de Getafe así como mi sufrida mujer Milagros y mi hija Laura, que entre otras cosas traían las bolsas de ropa de Fernando y mía. También asistió Emilio Alemany, fabricante del autogiro Ela-07 protagonista del vuelo.

Fernando realizó una exhibición de unos quince minutos



Ontur.

nos dedicamos a pasear y charlar por San Javier. Mientras, el tercer miembro de nuestro equipo, Manolo Díaz, que nos apoyaría por tierra, en ese momento regresaba de una concentración de camiones en Francia.

#### 1 DE OCTUBRE. SAN JAVIER

Fernando y Manolo ya eran viejos amigos y compañeros de aventuras, habían realizado algún que otro París-Dakar y recorrido Marruecos en numerosas ocasiones. Quizás esta amistad es la que le ha llevado a Manolo a realizar este duro y pesado viaje por tierra y además solo. En cualquier caso, a primera hora de la mañana nos conocimos y directamente fuimos los tres a desayunar para calentar motores.

gada del Ejército es también el fotógrafo oficial de la Patrulla Águila. Los giros sobre su mismo eje, el vuelo casi estacionario y el aterrizaje prácticamente en un metro o dos impresionaron a los asistentes que no están acostumbrados a ver evolucionar un aparato de este tipo, y les llamó muchísimo la atención que las palas del rotor giren libremente y a su albedrío sin más incidencia que el propio viento.

Después, en el Salón de Actos Fernando hizo una exposición histórica del autogiro y evolución hasta nuestros días, para pasar a reseñar el proyecto que teníamos intención de realizar.

#### 2 DE OCTUBRE.

##### SAN JAVIER - ARMILLA

Teníamos previsto salir más temprano, pero entre enseñar el autogiro a los alumnos y contestar las numerosas preguntas planteadas por el enjambre de curiosos que se acercaba, hasta las ocho y cuarto no pudimos despegar. Unas nubes negras nos cerraban el horizonte, pero a medida que íbamos avanzando comprobamos que era más la sensación óptica que la verticalidad de las propias nubes, que en algunos casos estaban pegadas como retazos en la tierra. Pasamos por la Sierra de Baza dejando el Pico de Santa Bárbara, de 2271 metros, a nuestra



Granada, Alhambra.



Fernando con Jaime comandante Patrulla Aspa.

derecha. Aquí se encontró a la Dama de Baza, algo menos famosa que la de Elche, y se celebraban hace años los Campeonatos de España de Aia Delta.

Pudimos disfrutar del paisaje lunar cercano a Gaudix, cuya orografía semeja unas agujas sobre las que más vale no caer. Nos acercamos a las estribaciones de Sierra Nevada, dejándola a nuestra izquierda, y rascando pinos, chalet y verdes praderas divisamos directamente enfrente la base de Armilla, en donde Fernando realizó el curso de helicópteros, por encontrarse la escuela oficial en estas instalaciones.

Granada apareció a nuestra derecha y el Puerto del Suspiro del Moro a nuestra izquierda, algo más alejado. Yo hubiera suspirado igual por haber perdido una ciudad tan hermosa. A las 10,15 aterrizamos.

Al caluroso recibimiento del Coronel de la Base y del resto de oficiales, le siguió una succulenta comida a la que fuimos invitados. Aquí recibimos el fax con el permiso de las Reales Fuerzas Aéreas Marroquíes que en Rabat había tramitado José Luis Vázquez. Por la tarde, y ante mi sorpresa y no sé si la de Fernando, el Comandante Jaime de la Patrulla Aspa nos propone volar al día siguiente por Granada para hacer unas

fotos de la Alhambra. Como no podía ser de otra forma, quedamos a las 8 de la mañana en el briefing diario para concretar los detalles.



De Armilla a Medina Sidonia.

#### 3 DE OCTUBRE. ARMILLA

Nos levantamos a las siete y a las ocho estamos como un clavo los tres, Fernando, Manolo y yo, en la sala destinada a los briefings. Coordinamos en hacer una formación en la que íbamos de líderes justo delante, en forma de punta de lanza, para llevar a cabo varias pasadas alrededor de la Alhambra.

El día anterior por la tarde habían caído varias tormentas impresionantes, en algunos mo-

mentos con granizo como aceitunas, y por la noche prácticamente no dejó de llover. Para nuestra desilusión y como nos temíamos, la patrulla Aspa después de realizar a las nueve algunos de sus ejercicios de entrenamiento tiene que suspenderlos ante la amenaza de una niebla que se cieme con rapidez asombrosa. No obstante, como la esperanza es lo último que se pierde, esperamos pacientemente a que con suerte despejara. Paseos para un lado y otro, no nerviosos pero sí expectantes.

Para nuestra satisfacción, a las 12 nos confirman que podemos despegar. Salimos hacia el Norte sobrevolando el polígono industrial de Armilla y ya en formación nos dirigimos hacia la Alhambra. Fue una experiencia histórica, un orgullo que la Patru-

lla Aspa se dignara volar con nosotros haciendo los honores más extraordinarios que en el vuelo pueden haber, y en un lugar tan emblemático como la ciudad de Granada. Estábamos tan emocionados que cuando por radio nos comunicaron que podíamos hacer otro 360 alrededor, no nos lo pensamos ni un segundo. Hubiéramos estado dando vueltas hasta marearnos. Además, el sol brillaba con toda intensidad resaltando aún más los edificios. Este monumento, único

en su género, ha estado a punto de pasar a ser una de las maravillas del mundo, pero para mí, que he visto algún que otro país, no me cabe duda de que lo es.

Este vuelo, de unos treinta minutos, ha sido uno de los más emocionantes e intensos que he realizado en toda mi vida e indudablemente no olvidaré jamás.

#### 4 DE OCTUBRE.

##### ARMILLA - MEDINA SIDONIA

De nuevo nos levantamos a las siete. Nos despedimos de Manolo, que sale para Medina Sidonia, y nos dirigimos a la torre de control para realizar el preceptivo Plan de Vuelo y ver qué nos dice el parte meteorológico. Para nuestra suerte, la enorme borrasca que estaba anclada en el Sur de la Península, que tantas inundaciones y desgracias ha traído, se dirige hacia el Norte y el Oeste. No obstante el cielo está negro con un color reluciente.

Despegamos dirección Suroeste hacia Medina Sidonia, desde donde haremos el salto para África. De nuevo parece que, como a Moisés en el Mar Rojo, las nubes se vayan abriendo ante nosotros, aunque debido a la humedad reinante algunas de ellas están tan bajas que o bien las sobrevolamos o las atravesamos en pequeños retazos. De todas formas las nubes tienen querencia por los pueblos, y en algunos de ellos como Alhama de Granada o Casabermeja, apenas se veían sobresalir los edificios más altos y entre ellos, como no, la torre de la iglesia.

Por la Serranía de Ronda fuimos sorteando los picos más altos, como el de la Torreñilla con casi dos mil metros, y disfrutando de un paisaje muy bello, con cárcavas como las del río Guadiaro, recortadas y surcadas por profundos barrancos. Medina Sidonia, situada en la cima de un monte, semeja una atalaya desde la que se divisa todo el valle. El campo de aterrizaje se encontraba al otro lado y tuvimos que pasarlo dejándolo a nuestra de-





Repostando y comprobando el combustible en Tetuan.



ría, y entre otros José Luis Vázquez, al que teníamos deseos de conocer pues sin su ayuda posiblemente no hubiéramos podido llevar a cabo nuestro viaje. También estaba presente el agregado militar del Ejército de Tierra, y algunos cargos más que me fue imposible identificar.

Tuvimos que dejar el autogiro a la intemperie y compartir nuestro aparcamiento con numerosas avionetas y Airbus 320. Esperamos a Manolo, y José Luis nos acercó al hotel Belere que previamente teníamos reservado desde Madrid. Tan solo nos dio tiempo para asearnos y descansar un rato, dirigiéndonos después a casa de nuestro anfitrión invitados a cenar junto con su familia y los agregados militares que conocimos por la mañana, ambos con sus respectivas esposas. La velada fue sumamente agradable pudiendo intercambiar impresiones sobre nuestro vuelo y sobre la vida de los diplomáticos españoles en el extranjero.

#### 6 DE OCTUBRE. RABAT - TIT MELLIL (CASABLANCA) - ESSAOUIRA

Nos levantamos a las seis de la mañana. El comedor del hotel estaba cerrado, no quedando más remedio que ir al aeropuerto sin tomar nada. El motivo no era otro que la realización de dos etapas, y había que aprove-

char el tiempo. De nuevo los controles rutinarios, aunque esta vez no nos llevaron demasiado tiempo, despegando a las 7.45. El tiempo estaba soleado y, como viene siendo habitual, con nieblas bajas.

Con un viento en cola de unos 30 km/h y a una velocidad de 75 a 80 millas, hubiéramos estado en apenas una hora, pero de nuevo tuvimos que dirigirnos al punto establecido por la torre de control, Anibi, en dirección Nordeste, para desde allí virar hacia el Sur, resultando algo más del doble de la ruta en línea recta.

Sobrevolvamos unos enormes pinares, su olor subía hasta nosotros. Las nieblas se enredaban entre ellos y por algunos claros vimos que incomprensiblemente en medio los habían talado. Prestando un poco de atención se podía comprobar que el terreno imperceptiblemente iba cambiando, abundando las zonas más aisladas y secas, así como las casas se desperdigaban mucho más. En algunos casos nos saludaban desde abajo. Lo que pasaba por su imaginación al veros en un artilugio tan pequeño y con unas aspas girando encima, es un misterio.

Tit Mellil, a menos de 80 kilómetros de Rabat, es un aeropuerto pequeño comparado

con el resto de los que hemos estado. No es aquel en que Humphrey Bogart, en 1942, despidió a Ingrid Bergman en la película Casablanca cuando va a subir al avión al final de la misma. En el encontramos a la única mujer que dirigía una torre de control, y donde opera el Real Aeroclub de Casablanca.

Aterrizamos a las 9.15, tardando 1 hora y 35 minutos. Como teníamos que seguir nuestra ruta, tratamos de hacer lo más rápidamente que pudimos todos los trámites oportunos. Primero la policía, porque era a quien primero encontramos en la zona de aparcamiento nada más sacar la pierna del habitáculo del autogiro, después el repostaje,

mientras Fernando aprovechaba para hacer el Plan de Vuelo y abonar las tasas del aeropuerto, que no guardaban relación alguna de un aeropuerto a otro. Por ejemplo, en Rabat nos cobraron 45 dirhan, que son cuatro euros con cincuenta, y en Tit Mellil 180 dirhan. Nunca discutíamos el pago porque no valla la pena enfrascarse en esas historias. La única contestación que obtuve en una ocasión que pregunté, por curiosidad, era que el precio estaba en función del peso. ¡En algunas ocasiones nos debieron ver más gordos que en otras!

Nos esperaba una de las etapas más largas y bonitas del viaje, porque la mayor parte del trayecto discurría a lo largo de la costa,



Aeropuerto de Casablanca.



Bandada de gaviotas en Essaouira.

Nada más despegar nos dirigimos hacia el Este para alcanzar las playas de Mohammedia y girar hacia al Sur, bordeando la ciudad de Casablanca envuelta en una neblina que no suprimos si era de contaminación o de niebla, aunque parecía ser lo primero. Su nombre se debe, parece ser, a que los marinos portugueses que costean el lugar la identificaban por una pequeña casa blanca situada sobre la colina de Anfa, la "casa blanca". Casi en la línea de costa se encuentra la gran mezquita de Mohamed V, la mayor de toda África con capacidad para más de 8000 orantes. Desde nuestra perspectiva se veía impresionante con su enorme minarete.

Enormes playas solitarias y algún acantilado desperdigado, no demasiado alto, jalonaba la costa. En cuanto a las ciudades sólo Safi nos llamó la atención.

El viento en cola continuaba ayudándonos a acortar algo nuestra ruta, aunque por motivos de tranquilidad cuando llevábamos hora y media de vuelo hicimos el trasvase de los diez litros del depósito auxiliar al principal. En dos horas y cuarenta y cinco minutos estábamos en Essaouira, media hora menos de lo previsto.

El aeropuerto de Essaouira está a unos kilómetros hacia el interior, en una zona de matorra-

les bajos. De nuevo nos encontramos más solos que la una, y aparcamos enfrente de la nueva terminal que están construyendo.

Después de todos los trámites burocráticos, y con el fin de dejarlo todo preparado, les pedimos repostar y nos dicen que no tienen gasolina. Se nota que nos vamos adentrando poco a poco en el desierto y las carencias van saliendo a flote.

En cuanto llega Manolo con el Nissan Patrol turbo (con aire acondicionado cuando se abren las ventanas) nos vamos a la ciudad, a unos veinte kilómetros del aeropuerto. Nos alojamos en el Hotel des Iles, situado enfrente de la playa y al lado de una de las puertas que dan acceso a la ciudad antigua.

No tenemos más remedio que comer algo en la habitación de Manolo porque estaba todo cerrado a cal y canto, a pesar de que Essaouira es una ciudad turística. Conocida como Mogador desde la reconquista portuguesa, en su día fue puerto importante dado las murallas e instalaciones que lo rodean.

Hacia las seis de la tarde se hacía de noche. Salimos un poco antes a dar un relajante paseo, y después de casi dos horas y media habíamos recorrido desde el puerto hasta el último rincón de las murallas que conservan aún numerosos cañones con los

que defendían la ciudad. Tan solo nos cruzamos con algunos turistas franceses e italianos y un grupo de tres parejas jóvenes de españoles antes de sentarnos a cenar en un restaurante un poco de sopa y pollo con especias, acompañado de agua y coca cola, porque cerveza ni se nos ocurría preguntar si tenían; ya sabíamos de antemano la respuesta.

#### 7 DE OCTUBRE. ESSAOUIRA - AGADIR - TAN TAN

Esta vez decidimos esperar a que abrieran el restaurante para poder desayunar, porque luego el día se hace sumamente largo. Así, a las siete en punto tomamos un buen desayuno, con zumo de naranja natural recién exprimido, y después de llenar los Jerrican con 60 litros de gasolina, y darle de beber también al Patrol, nos dirigimos al aeropuerto de Essaouira con un día espléndido. Nada más llegar y nos despedimos de Manolo sin imaginar la que nos esperaba.

Tranquilamente repostamos el autogiro entre Fernando y yo, puesto que para llenar los depósitos a tope se necesita que uno levante el morro hasta que toca el empenaje de cola en el suelo y el otro estar que esté al tanto de que no rebose. Una vez que llega a su límite, simplemente

con el tapón hermético se quedan sellados los setenta litros que llevo debajo del asiento trasero, y que junto al suplementario vienen a ser unos ochenta litros en total. El motor viene a gastar una media de 20 litros a la hora.

El caso es que cuando nos dirigimos a la torre de control para hacer el Plan de Vuelo, nos comunican que no podemos despegar porque Agadir está cubierto de niebla. Nos esperaban dos horas de incertidumbre, que uno de los policías aprovechó para hacernos todo tipo de preguntas, y nosotros a su vez no nos quedamos cortos. Entre otras cosas nos enteramos de que las casas en Essaouira están "muy caras", por unos sesenta mil euros puedes agenciarte una de unos 100 metros cuadrados. Qué cosas.

Después de algunos paseos e insistencia con la torre, nos dicen que podemos despegar porque parece que ya no hay ningún problema. La ruta era corta, de unos ciento cincuenta kilómetros, pero resultó ser uno de los tramos con más dificultades que nos encontramos.

A medida que íbamos hacia al Sur, la nubosidad aumentaba de forma alarmante, aunque al principio los bancos de nubes eran dispersos y se podía ver debajo perfectamente trozos de tierra, a la altura de Tamri donde se encuentra la desembocadura



Costeando de Casablanca a Essaouira.





Acantilados de Agadir a Tan Tan.

del río Asif AitAmeur, se había convertido todo nuestro horizonte en un mar de nubes sólido y compacto. Ante la perspectiva decidimos descender para ver la posibilidad de volar por debajo de la cota de nubes, pero era tan densa que llegaba hasta el suelo. Un poco preocupados porque, entre otras cosas, teníamos dificultades para contactar con la torre de Afiadir, iniciamos la travesía del mar de nubes que teníamos ante nosotros. Al fin y al cabo nuestro objetivo principal era atravesar unos cuantos kilómetros de mar y por lo tanto volar sobre el agua fuera en estado líquido o gaseoso nos debía de dar igual. Ahora bien puestos a elegir preferíamos el mar. Al cabo de unos quince minutos, una eternidad, en algunos momentos pudimos contactar con Agadir y nos comunicaron que la visibilidad en el aeropuerto era de cuatro kilómetros, más que suficiente para un pobre y sufrido autogiro y para nuestro descanso y alivio mental, de sobra. Aterrizamos a las 11,30 en el aeropuerto de Al Massira o Agadir.

Esta localidad es mucho más turística y rica que Essaouira, con enormes zonas cubiertas por invernaderos donde deben de crecer todo tipo de hortalizas y frutas.

Salimos hacia Tan Tan con tiempo despejado y soleado, de-

lando todas las nubes atrás, y dimos una enorme vuelta por el interior para salvar una de las zonas que en el mapa venía indicada como prohibida, aunque nos habían dicho en Agadir que al ser domingo estaba desactivada. No obstante, por si acaso, nos "curamos" en salud y la rodeamos sin problemas.

Después nos dirigimos hacia la costa, donde nos encontramos a unos cuantos parapentistas disfrutando de lo lindo en unas dunas cuyas laderas iban a parar al mar. Vamos, como nosotros.

Antes de llegar a Sidi Ifni pudimos comprobar la belleza de la costa que se alternaba con playas extensas y lenguas de tierra que se adentraban en el mar. Este tramo, el más largo del trayecto y ya prácticamente en pleno desierto, nos dejó un buen sabor de boca.

Sobrevolamos Sidi Ifni, donde el aeropuerto se encuentra en el centro de la ciudad, delimitado por un perfecto rectángulo rodeado de casas por el Este, Norte y Sur y por el mar al Oeste. Aunque en los mapas sigue señalado como operativo, este aeropuerto dejó de funcionar al finalizar el protectorado español de Marruecos en 1956. Tiene un puerto bastante grande y protegido, pero muy sucio. Desde la altura pudimos ver unas enormes manchas de fuel que jalonaban

la entrada, y que iba soltando un barco que no parecía tuviera la capacidad de echar tanta porquería al mar dado su tamaño.

Estamos cada vez más en pleno desierto, carreteras tiradas con tiralíneas, rectas hasta aburrirse. Pensamos en nuestro compañero Manolo, sufridor de este viaje.

El pilotaje se hace monótono. En la parte trasera y como copiloto no llevo GPS para indicarme el rumbo, Fernando me va corrigiendo y marcando, como buen profesional, si tengo que ir diez grados más hacia la derecha o treinta hacia la izquierda. De todas formas las referencias eran muy claras y no había necesidad de muchas correcciones, pero así no nos aburríamos sobre todo en estos trayectos tan largos.

Las dunas del desierto, como lunas crecientes o menguantes, nos indicaban perfectamente la dirección predominante del viento, del Norte, es decir en cola. También pudimos ver alguna que otra jaima, las tiendas de los tuaregs del desierto, y sombras estáticas que al final resultaron ser camellos.

Llegamos a la localidad de Tan Tan o Playa Blanca, que está a unos 20 kilómetros en el interior, y parece perdida en el desierto por la pobreza que se notaba o se presentía a la altura que íbamos. Tomamos tierra a las tres y cuarto de la tarde en el enorme aeropuerto más solitario que Marte y con sus funcionarios terriblemente aburridos.

Primero el funcionario de la gendarmería, después el de la policía y por último el de la policía militar, todos pasaron por nuestras manos. Sumamente amables, todos nos hacían rellenar el mismo documento, único en todo el reino marroquí. Uno de ellos nos requirió el número de serie del motor, que tuvimos que estar buscando entre los muchos números que jalonan el bastidor del autogiro. Al final, claro, Fernando acertó a dárselo. También se empeñaban en que les indi-

cáramos en la ficha el hotel al que íbamos, aspecto este que solucionamos diciéndoles que lo haríamos al día siguiente, puesto que teníamos que regresar para partir con el autogiro.

Muy amablemente, y dado que el viento de componente noroeste arreciaba de lo lindo, nos indicaron un lugar, detrás del edificio donde ellos estaban, para dejar el autogiro a sotavento de manera que las palas del rotor no estuvieran abajo y arriba constantemente.

En cuanto llegó Manolo, salimos pitando hacia El Ouatia o Tan Tan playa, como también se le conoce. Aunque algunos de los edificios parecían relativamente recientes, o estaban cerrados o daban aspecto de estar deshabitados. Otros, tanto podían ser "chalets" como chabolas. El resto eran casas bajas, pobres y desnutridas. Manolo, que ya había pasado por aquí con motivo del Dakar en otras ocasiones, como buen aventurero había dormido al raso, pero nosotros en esta época no teníamos muchos deseos de seguir su ejemplo. Nos decía que un francés en algún lugar regentaba un hotel, pero debía de haberse trasladado últimamente porque no le encontramos por ningún lado.

Finalmente encontramos uno que tenía un rótulo en idioma galo, que traducido era "Bella Vista" debido a que daba directamente a la playa. Eso sí hay que reconocer que era barato. Un chico con una gorra que pesaba más que él, de lo sucia que estaba, nos indicó que eligiéramos la habitación que quisiéramos en la primera planta, pudiendo comprobar que los únicos clientes éramos nosotros. Nos decidimos por una para los tres que tenía dos habitaciones, una con dos camas y la otra hacía de salón y a la vez de dormitorio. La habitación era la 13, pero ninguno de los tres somos supersticiosos.

Continuará...