

-“Dani, hola, te recuerdo que las fechas del festival aéreo y el campeonato de acrobacia “Vytas Lapenas” se celebran del 21 al 23 de Junio en Rojunai, Lituania”

-“Ok Aurimas, iré tal como te prometí hace meses, miraré disponibilidad de vuelos en Internet”

-“¿Y qué te parecería venir volando... en autogiro”



Lumbier, Navarra.

Texto y fotos: Daniel del Rosario

Con una conversación parecida empezó a gestarse la pequeña aventura que realicé desde el Sábado 14 al Miércoles 18 de Junio de 2008. Mi amigo Aurimas me propuso volar su nuevo autogiro ELA desde la fábrica del mismo, en Córdoba, hasta el hogar de Aurimas, el aeródromo Rojunai (EYRO) en Lituania. -¿Y por qué no?, pensé. Al fin y al cabo es un aparato robusto y son menos horas que las que vuelo en escuela normalmente al mes, eso sí, apretadas en pocos días y en zonas donde nunca he estado. Bueno, lo más importante era planificar los pasos por zonas aéreas y los aeródromos que se hallen por el camino.

La preparación

Tuve un margen de un mes desde la llamada hasta la fecha del viaje, pero según iba quedando menos

tiempo, menos posibilidades había de que se gestase el vuelo. La matriculación se ralentizaba mucho, y la última semana habíamos casi dejado de lado la idea. Entonces comenzó la verdadera aventura: “Dani que sí, que no, que sí, que no... Que Sí”. Después de dos locos días en que las cosas se arreglaban y después se torcian, el Jueves 12 a las 4 de la tarde me confirma Irma desde Lituania que hay vía libre con los papeles.

Qué bien, que relax ..., en un día y medio tengo que arreglar todo, terminar cosas pendientes, para salir volando desde Gran Canaria a Madrid, coger un AVE de Madrid a Córdoba, de Córdoba en coche a Fuenteobejuna y salir pitando en el autogiro hacia Lituania. No hay problema, la cuestión es que el Sábado a las 11:30 estaba en la fábrica de autogiros ELA, y después de arreglar algunos pequeños detalles con el depósito auxiliar y buscar sitio en el autogiro para dos bolsas de viaje, una mochila, saco de dormir

(por si acaso), fundas del autogiro, herramientas, etc, todo estaba listo para partir. Era gracioso ver las caras de la gente allí, sobre todo la de Emilio, el gerente de la empresa, porque todavía no se terminaban de creer que estuviera embarcado en ese viaje. Me despedí de ellos e inicié la primera etapa hacia Camarenilla, Toledo.

Comienza la aventura

Es curioso (y predecible) que todos los nervios del día y medio corriendo anterior se pasaron en el momento del viraje ascendente poniendo rumbo a Toledo. Ya estaba allí, volando hacia Lituania, ansioso de ver los paisajes y gentes que iba a encontrar por el camino. Eran las 13:17 horas, el tiempo era caluroso y estable. Disfruté de la vista de los pueblos de la zona, la sierra de Ciudad Real, el parque nacional de Cabañeros, la sierra de Toledo... Después de algo más de dos horas aterricé en el campo de

ULM de Camarenilla, lugar especial para mi ya que ahí me examiné de piloto e instructor de ULM con los magníficos Juan Socias y Pedro Noguerols, creadores de frases solemnes como “La mejor hélice, el cacho-palo”, entendiéndose, la bipala de madera. Fui afortunado de estar allí ya que se celebraba la fiesta de despedida de Juan, que cambiaba su residencia a Mallorca. Después de saludar a amigos que hacía tiempo no veía y comer unos trozos de cordero asado, puse rumbo a Villanueva de Gallego, en Zaragoza.

Otra vez en el aire, y después de librar el espacio aéreo de Barajas por el Sureste decidí ir de un tirón a Villanueva de Gallego. Otras dos veces que he hecho ese trayecto había parado en Sigüenza, Guadalajara, buen campo y mejor gente, pero el tiempo era justo. Siempre me ha gustado mucho la zona de Guadalajara para volar, ya que combina llanuras con largas hendiduras a modo de cañones de color grisáceo en el terreno.

En autogiro a Lituania



Después de dejar la central nuclear de Trillo al este, empezó una de los dos momentos peores de todo el viaje, y seguro que no era por radioactividad. Simplemente todo el ajetreo de los dos días anteriores y las pocas horas de sueño, unidos al zumbido grave del motor durante horas pasaban factura. La sensación era simplemente falta de visión global, notas que no enfocabas fácilmente, y los cálculos que haces con solo un golpe de vista en condiciones normales te cuestan mucho más tiempo. Como faltaba poco más de una hora para el destino, me lavé un par de veces la cara, comí un par de chocolatinas energéticas y después de un rato ya empezaba a recuperar energías. Atardecer, los paisajes de granito de Calatayud, su sierra, y en 20 minutos ya estaba abrazando a mi gran mentor y amigo Antonio Ruata. Mi andadura en ultraligeros hubiese sido mucho más difícil o imposible sin su paciencia y ayuda. Recogimos los bártulos con ayuda

de Inmenso, otro gran amigo mío, pasta de cena y a la camita a descansar.

Domingo 15, 8:00.

Fresquito matinal, me despedí de Antonio y Esther, su mujer, y me quedé en el campo de vuelo preparando, revisando, etc. Con un buen vientito ayudando en cola llegué en 50 minutos a Lumbier. Allí estuve con Raúl, el instructor de autogiros de la zona, el cual me echó una buena mano planificando el salto a Francia. Tal como me aconsejó crucé los Pirineos por Roncesvalles. ¡Qué paisajes! Cruzas una montaña a cien metros de la cima y en segundos tienes un desnivel al siguiente valle de 600 metros. En una cabina cerrada puede que no resulte chocante, pero cuando vas “como una bruja en su escoba” como me dijo alguien hace años en Lanzarote... impresionante.

En Francia

Media hora después, ya en Francia rodeé el espacio aéreo mi-



Brien Chateau, Francia.

Abajo: Camarenilla, Toledo.



Villanueva de Gallego, Zaragoza.

Abajo: Salida de Córdoba.





Polonia, frontera con Alemania.



Aeródromo de Szczecin Dabie



Saint Laurent, Francia.



Frontera Polonia con Lituania.

litar de las Landas, y cuando me disponía a llegar al campo de ultraligeros de Montpezat, con la vejiga como un balón de fútbol... no lo encontré. Qué bien, la lluvia amenazando 10 km detrás de mí, cansado, ... no hay problema. Hay un botón mágico que pone NRST ("Más Cercano") en el GPS para estos casos. Pues el más cercano en mi rumbo noreste era Floude, La

Réole. Es una inmensa pista de hierba donde hay actividad paracaidista, de ULM y de aeromodelistas. Fueron muy hospitalarios. Gente jovial, deportistas aéreos, me llevaron a la gasolinera a por repostaje, me dieron también repostaje para mi tripa y un ordenador con internet para verificar mis siguientes destinos. Descansé tres horas para ver si se abría el cielo y no lo hizo. La lluvia no era muy fuerte y no era

obstáculo. Despegué a las 17:30 en medio de lluvia y no parecía que mejorase.

En el camino noreste me di cuenta que tuve suerte al haber elegido la ruta Occidental de Francia y no la Oriental, porque allí hubo mal tiempo real en dos días que me hubiese obligado a estar en tierra al menos uno. Después de hora y media me encontré en mi rumbo y a

el camino, por lo cual tuve en mente una ruta alternativa. No obstante todo fue bien.

Crucé el nubarrón por debajo y con un margen de no más de 100 metros de la base de la tormenta a los pinares, llegué al aeródromo de Saint Laurent. Parecía que antes de llegar yo se disparó la alarma nuclear. Ni Blas había por allí. Hice llamadas infructuosas a unos cuan-



50 km con la Marimorena. Así se podría llamar al nubarrón que se estaba formando delante de mí, que iba cogiendo forma de ola gigantesca en el horizonte. Mientras me iba acercando vi que no iba a afectar mi ruta dado que no rompía a llover en ninguna zona y confiando algo en mi intuición (llámese también "Por mis coj--- que yo la cruzo". En cambio me preocupaban más pequeñas condensaciones que iban aumentando a mi altura a lo largo del camino. Eso quería decir que si bajaba un par de graditos la temperatura se me iba a cerrar

tos teléfonos que había escritos en la puerta del hangar sin éxito. Ya me veía sacando el saco de dormir y cenando barritas energéticas. Por suerte vi a 500 metros un aeromodelo volando. Campo a través fui en su dirección a lo Nacional Geographic, zapatillas embarradas incluidas. Unos chicos muy amables me pusieron en contacto con Jacques, el gerente del aeródromo el cual vino al rato, me hizo sitio en el hangar para el autogiro y me buscó hotel. Recuerdo la diversidad de quesos que tomé en la cena... mmmmm... estos franceses son maestros del queso.



Preciosos atardeceres, Lituania.

Según estacioné el aparato en el parking bajó de la torre el Sr. Lech y me preguntó mis intenciones. Le comenté que quería hacer una parada corta y me convenció para que me quedase, comiese allí y conociese las instalaciones. Me pidieron una pizza, el secretario la fue a buscar al pueblo y me llevaron a la sala de socios a almorzar. Al fin y al cabo era la primera vez que aterrizaba allí un autogiro y yo creo que hasta les daba un poco de compasión el palizón de viaje que estaba haciendo. Aproveché y les encargué repostar el aparato, limpiarlo para quitarle los kilos de insectos asesinados por el camino y así llegar flamante a Lituania.

Mientras se aprobaba el plan de vuelo para Lituania, todos los del aeródromo se hicieron fotos junto al autogiro y con gran agradecimiento hacia ellos continué el viaje. La zona Norte de Polonia se asemeja a la de Alemania. Lagos, pueblecitos y verde, todo muy cuidado. A la hora y media de viaje miré a la derecha y un ultraligero ala alta de aluminio volaba paralelo a mí. Alabamos mutuamente para saludarnos y nos sacamos fotos.

Después de un par de minutos volando juntos me despedí, bajé unos metros pasando por delante de él y retomé el rumbo. En principio planeaba llegar al destino en Lituania sin parar, pero iba a ser difícil. La digestión de la pizza de Waterowo, dolor en la espalda, cansancio acumulado... decidí parar un rato en Suwalki, junto a la frontera con Lituania. Pregunté primero al controlador de Olsztyn información si era inconveniente respecto al plan de vuelo y me comentó que no había problema. Aterricé, y después de saludar a unos parapentistas y a los técnicos del helicóptero sanitario basado allí me tumbé un rato en el césped para relajar la espalda.

Más fotos con los de el lugar para el recuerdo, y ... ¡arriba otra vez!

En Lituania

Esta vez sólo quedaba una etapa y el cansancio desapareció. Notifiqué al controlador en BOKSU, el punto en la frontera y al par de minutos pude divisar todas las instalaciones de control de fronteras en la carretera al Este de mi posición. Aunque nunca tuve dudas de que iba a llegar a Lituania, no dejaba de ser sorprendente el estar ahí. El paisaje durante los primeros

100 km dejaba de tener tantos prados y verde como en Polonia. En cambio había muchísimas extensiones de bosque. Hace unos años se dictó una ley que prohíbe talar un sólo árbol en el país.

En el camino a Rojunai pude ver dos aeródromos militares abandonados... ¡con la falta que hacen en otros sitios! Con una escala de 10 km en el GPS ya estaba en pantalla el aeródromo de Aurimas, Rojunai EYRO. Comunicué al controlador que tenía toma asegurada y pasé a la frecuencia de Rojunai, recibiendo instrucciones para aproximar tráfico derecha, pista 27. Iba tan concentrado en las referencias cercanas del GPS que cuando miré fuera tenía la pista justo debajo. Entré en el circuito y aterricé directamente. Allí estaban esperándome Aurimas, Irma, Siguitas (el controlador del campo), Javi y Luis, de España, etc. Cuando salí del autogiro agradecí el contacto con la tierra. Cuando te enfocas algo como este viaje, en parte te inmunizas contra adversidades. Pero cuando todo termina, notas el tute que te has metido. Dicen que "sarna con gusto no pica", y es verdad. Después de un rato ahí estaba yo, tirado en la hierba mirando el especial atar-

decer en esas latitudes y recordando detalles de estos 5 días de viaje, esperando la llegada del equipo acrobático español desde Polonia.

La verdadera aventura de este viaje ha sido el volar hacia sitios desconocidos, con gente desconocida y condiciones desconocidas a 1000 pies sobre el terreno o inferior y con una visión total, sin ventanas, sintiendo y oliendo el aire de las zonas por las que vuelas. Mucha gente ve el reto en volar en una mini-aeronave con rotor. Yo no lo veo así. Los autogiros son muy seguros en general. Particularmente el ELA 075 con el que hice este vuelo, combina comodidad, seguridad, potencia, estabilidad y lo mejor de estas maravillosas máquinas para volar tranquilo y disfrutar de esta forma de flotar en el aire. Simplemente hay que estar preparado respecto al pilotaje, tener experiencia y mala idea respecto a las condiciones meteorológicas, para no verte atrapado en condiciones no visuales como cualquier aeronave limitada a VFR y tener grabada a fuego en la mente la famosa frase "Es mejor estar en tierra deseando volar, que estar volando y desear estar en tierra".

Dedico este viaje a Vyta, que tan enamorado estaba de los autogiros, a Aurimas, a Irma "Eye in the sky", a toda la gente que me ayudó en los aeródromos que visité, a Emilio López Alemany por su perseverancia y llegar a fabricar autogiros como el que volé de Córdoba a Lituania, a Antonio Ruata por enseñarme a volarlos... y a mi madre Elisa por los disgustos que se lleva con estas cosas que hace su hijo.

Próxima parada.

