

Chuck Yeager, leyenda de la aviación

As de caza y piloto de pruebas, fue en 1947 el primero en romper la barrera del sonido

JACINTO ANTÓN

Chuck Yeager ha atravesado la última barrera. Tenemos que imaginar que lo ha hecho de la misma manera en que lo hacía todo: con muchísimo valor. Con Charles Elwood *Chuck* Yeager (Myra, Virginia, 1923), fallecido ayer a los 97 años, desaparece una leyenda de la aviación, el mejor piloto nato, un personaje de la altura (y valga la expresión) de los más grandes del aire, que vuela definitivamente para sentarse junto a los hermanos Wright, Lindbergh, Mermoz, el Baron Rojo o James Jabara. Para encarnarlo en el cine en *Elegidos para la gloria* hubo que poner a Sam Shepard. Tom Wolfe, el autor del libro que dio origen a la película (*The Right Stuff*, que Anagrama editó en España como *Lo que hay que tener*), escribió de él lo que hoy suena como un extraordinario epítafio: “El más honorable de todos los poseedores de lo que hay que tener”. Era, sin duda, el mejor piloto vivo y su muerte nos deja aquí abajo con las alas más cortas.

Aunque era mucho, muchísimo más, es recordado sobre todo por estar acreditado como el primer ser humano que rompió la barrera del sonido, el 14 de octubre de 1947, volando en su famoso Bell X-1 *Glamorous Glennis* a 13.700 metros sobre el Mojave a velocidad Mach 1 (1.225 kilómetros por hora). El aparato, una golondrina gorda color naranja impulsada por un motor de cohe que hoy se exhibe en el Museo Nacional del Aire y el Espacio de Washington con el *Spirit of St. Louis*, había sido lanzado desde el vientre de un bombardero B-29. Dos días antes, Yeager se había roto dos costillas montando a caballo: no se lo dijo a nadie.

Sería imposible imaginar una vida aérea más impresionante: Yeager, oficial de la fuerza aérea, piloto de pruebas en todo tipo de aeroplanos, hasta en los prototipos más improbables y peligrosos —a lo largo de su vida voló en



Chuck Yeager, en la base aérea de Edwards, en California, en 1962. / AFP

360 tipos de aviones—, fue as de caza en la Segunda Guerra Mundial. Logró el paso a la categoría en un solo día en el que derribó la friolera de cinco aviones alemanes. Durante la contienda, que acabó con 13 victorias, incluso se cargó, a los mandos de su caza Mustang P-51 de hélice (su avión favorito de todos los tiempos), uno de los primeros reactores de la historia, un Messerschmitt Me-262. En una entrevista con quien firma estas líneas en octubre de 2010, el aviador recordaba aquella acción con su característico lenguaje directo: “Lo abatí mientras aterrizaba, porque en el aire era frustrante, no podías cogérgelos. Le fui por detrás y le disparé; se estrelló en una nube de polvo y humo. Hubiera preferi-

do tumbarlo en combate aéreo al hijo de puta, pero no fue fácil”.

La entrevista se realizó durante un homenaje en Sort (Lleida), adonde Yeager volvió 66 años después de su primera visita en 1944, cuando la resistencia francesa lo pasó a España tras haber saltado en paracaídas de su avión. Lo había abatido un Focke Wulf 190 (que él consideraba el mejor caza alemán: derribó cuatro). Evacuado a Gran Bretaña —regresaría a España con los Super Sabres en Morón, Torrejón y Zaragoza y cazaría perdices con Franco, aunque siempre se consideró ajeno a la política—, volvió al frente.

Hablar con Chuck Yeager era como estar ante una fuerza de la naturaleza. Encarnaba como na-

die el arquetipo del piloto militar (su apellido, versión inglesa del alemán Jäger, “cazador”, parecía premonitorio): bravo, sin fisuras, consciente de sus capacidades y logros hasta llegar a parecer arrogante, elemental en su forma de no darle demasiadas vueltas a las cosas, recto, descomplicado. El único problema, decían sus superiores, era contenerlo.

La simpleza de su forma de ver la vida se concretaba en preceptos como los que heredó de su padre: “No apuestes dinero y nunca te compres una camioneta que no sea General Motors”. Bautizaba a sus aviones *Glamorous Glennis* por su primera esposa Glennis Faye Dickhouse (fallecida en 1990), con la que tuvo cuatro hijos. Posteriormente, viudo, se ca-

só con Victoria Scott D’Angelo, 36 años más joven y también piloto.

El miedo le era desconocido. Decía que nunca lo había sentido. Y mira que una vez perdió el control de su X-1A y cayó 16.000 metros en 51 segundos antes de recuperar los controles. “El cielo no es un buen sitio para tener miedo, no hay tiempo para esas cosas”. La literatura aérea le era ajena; al preguntarle por algún título clásico de la aviación solo pudo citarme su autobiografía, *Yeager*. Tampoco era capaz de articular el romanticismo del vuelo: “¿La emoción del vuelo? Mira hijo, lo hacíamos, volábamos; era el deber. El deber lo es todo”. Imposible imaginarle escribiendo *Vuelo nocturno* y no digamos *El principito*.

La aguja fuera de escala

Incluso su gran momento del primer día supersónico lo explicaba con cierto aroma de anticlímax: “No noté nada especial. La aguja del machómetro saltó fuera de escala; antes hubo un bamboleo, un temblor y luego un fluir suave”. Hay que leer a Wolfe en *Lo que hay que tener* para entender lo que fue aquello: “Era el amo del cielo. Su soledad era una soledad de rey, única e inviolable, sobre la cúpula del mundo”. Ese es el hombre que ha muerto.

Su frustración fue no ser astronauta, lo que acababa a su falta de estudios. El caso es que el mejor piloto de su generación tuvo que dejar paso a otros elegidos para la gloria. Lo recordaba con deportividad: “Dieron esa nueva oportunidad a gente nueva, y eso es lo que debían hacer”. Pero añadía con sonsonete que ser astronauta era “limpiar mierda de mono”, en referencia a que los primeros en ir al espacio fueron macacos. En el filme de Philip Kaufman de 1983, que le pareció demasiado largo, hizo un cameo como dueño del bar de los pilotos.

“Demonios, he creído en lo que hacía”, escribió en su biografía. “No niego que era condenadamente bueno, y si hay algo como el mejor, soy uno de los pocos que pueden competir por el título. Pero lo que realmente pienso cuando miro atrás es: ‘Caramba, con todo lo que me podía haber pasado, qué suerte he tenido’”. Así era él. Buen vuelo, Chuck Yeager.