



Emilio Pérez Vega, 97 años
Ana María Olarte, 22 años.

Sobrevolando los recuerdos a bordo de un 'JU-88'

Emilio, segoviano de 87 años, relata con orgullo las experiencias vividas durante aproximadamente 40 años en el mundo de la aviación. Sin embargo, antes de abordar esta parte de su biografía, describe el contexto social en el que creció y que le llevó a darse cuenta de que «en la vida, hay que apuntarse a todo lo que uno pueda». Este relato demuestra que él así lo hizo.

Emilio, nacido en 1919 en El Espinar, una fría villa segoviana situada al pie de la Sierra de Guadarrama, es un verdadero caballero español de los que apenas quedan. Educado y modesto, me pide que deje claro que él no cuenta esta historia porque tenga un interés especial por destacar su vida sobre la de los demás.

Con cierto alarde de valentía relata cómo, con apenas 17 años, se escapó de casa, portando tan solo una mochila y un pasamontañas que le protegiera del frío invernal, para luchar en la Guerra Civil. Sin embargo, su escapada duró poco, ya que un amigo de su padre, de profesión telegrafista, consiguió traerle de vuelta. Eso sí, «sin bronca», asegura.

No obstante, al poco tiempo, tras realizar unas oposiciones convocadas por Correos y Telégrafos, fue llamado por la 7ª Región Militar como reemplazo forzoso y enviado a la Granja de San Ildefonso, donde estaban situadas las tropas. De la contienda en nuestro país únicamente destaca el hambre que pasaron todos los españoles, hasta el extremo de que una judía llegara a ser motivo de conflicto.

Ya en 1944, tras solicitar su intervención en la Segunda Guerra Mundial como voluntario, Emilio recibió, en Tetuán, un telegrama proveniente del Ministerio del Aire, donde se le rogaba que «se incorporara lo antes posible al aeródromo de Getafe» con el fin de gestionar su marcha. Días después, Emilio tomó un tren a Francia, ya ocupada por las tropas hitlerianas, junto con diez tripulaciones que, finalizada la contienda, se encargarían de traer del aeródromo de Toulouse diez bombarderos alemanes JU-88.

Emilio asegura que estos aviones eran los mejores de su tiempo. De ellos destaca el gran número de emisoras de las que disponían, como la WG-101, para la comunicación entre los miembros de la tripulación, o la WG-106, para el altímetro, que permitía incluso los vuelos nocturnos casi rasante. A su vuelta a España un año más tarde, Emilio formó parte de la tripulación de una de estas aeronaves como radiotelegrafista.

La labor del centro de control en los años 50

A los pocos años de su regreso de Toulouse y tras haber adquirido experiencia en el campo de la radiotelegrafía, este intrépido segoviano se incorporó a una nueva tripulación de pruebas de la Maestranza Aérea de Albacete, que se encargaría de volar los JU-88 recién arreglados. Emilio declara con orgullo que por cada viaje realizado recibió 500 pesetas, y que con su primera paga adquirió un abrigo de piel para su mujer. Y aquí es cuando comienza a recordar anécdotas con un entusiasmo que no pasa desapercibido.



Con nostalgia narra cómo un amigo suyo que había servido en el Ejército del Aire, el brigada Franco, nunca llegó a ascender tras negarse a bombardear un pueblo a bordo de un Hispano Suiza, un modelo naval de entrenamiento fabricado en España para el resto de Europa. Emilio también recuerda con gran tristeza cómo, más tarde, su amigo falleció a bordo de un Junker 52, monoplano de los nacionales de chapa ondulada.

Al hablar del transporte aéreo del régimen, menciona el Saboya 79 y el Saboya 81, ambos italianos, y explica cómo «el Caudillo» solía utilizar este último como medio de transporte aéreo particular. Asimismo, añade que cuando viajó con él como telegrafista pudo comprobar con qué grandeza se adornaba el avión a disposición de Franco, hasta incluso llegar a parecer un hotel. En estos viajes, Emilio se sentaba en la parte delantera derecha, donde estaba la radio, junto a la ventanilla por si tenía que hacer uso del paracaídas, y su función era comunicar con tierra y transmitir instrucciones para establecer el rumbo que debía llevar el piloto.

En los 50, comenzó a trabajar en el centro de control del circuito de Barajas. Su tarea consistía en controlar la ruta, la aproximación y el aterrizaje de los aviones. El segoviano subraya cómo, al principio, para establecer la localización de éstos, los controladores contaban con un alfiler que clavaban en diferentes puntos de un mapa de meteorología, según la información que el piloto les ofrecía. La función de Emilio era dirigirles «como buenamente podía» hasta el circuito.

Llegado este punto, aprovecha para expresar su descontento con las inexactitudes de la radio respecto a la labor de la torre y del centro de control. Emilio aclara que entre la torre y el avión únicamente se establecía comunicación cuando el aparato había llegado ya al circuito del aeródromo, y sólo cuando el centro de control, que era el que había mantenido la comunicación hasta entonces, lo permitía.

La experiencia de 'controlar' a Franco y otras memorias

Años más tarde, su centro de control fue trasladado a Paracuellos de Jarama. De este centro recuerda su gran mesa y su parte activa, donde había un panel ovalado lleno de carriles en los que los controladores colocaban las diferentes fichas rectangulares que representaban a los aviones. Emilio añade que cada compañero tenía seis carriles a su cargo, pero que cuando Franco volaba en uno de esos aviones, las medidas de seguridad se extremaban. Se asignaba un único controlador para él, aunque éste estaba en constante comunicación con los demás profesionales. «¿Dónde está Franco?» se preguntaban unos a otros. Emilio añade, con gracia, que se tenía que estar «oído avizor y ojo avizor», y que se movilizaba todo el centro de control, «hasta las papeleras».

Pero Emilio también rememora otros momentos significativos de su carrera profesional, como el accidente aéreo que acabó con la vida del deportista Joaquín Blume cuando viajaba desde Alicante en 1959, que coincidió con su presencia en el puesto de control. Asimismo, le vienen a la cabeza anécdotas menos sobrecogedoras como cuando su centro se hizo cargo de los aviones ingleses que, durante una temporada, volaron a diario rumbo al Levante español para recoger albaricoques.

Por otra parte, el avance de las tecnologías trajo cambios en su quehacer diario: se introdujeron pantallas, como la ASR4, cuyas siglas Emilio desarrolla de carrerilla, Airport Surveillance Radar, en las que se podía seguir la ruta de los aviones, que se veían como una «motita» en la pantalla. En este momento, Emilio manifiesta, en pocos



minutos, su gran capacidad para evocar los detalles, desde la utilización del código morse, del que me hace una graciosa demostración al reproducir las siglas SOS, hasta el uso del radiogoniómetro para localizar los sonidos emitidos por un avión al pasar por los radiofaros, o la utilización de las normas IFR (Instrument Flight Rules) en caso de condiciones adversas. No tardo en darme cuenta de que la pronunciación de Emilio en inglés es excelente. Le pregunto cuál es el motivo y me explica con humildad que estuvo una temporada en Oklahoma (EE. UU.), especializándose en la academia School of Air Trafficking Control.

Todo comenzó un día, trabajando en Paracuellos de Jarama, cuando le comunicaron que había tres plazas para realizar unos cursos de perfeccionamiento en los Estados Unidos, aunque él afirma que el verdadero interés de España era que sus profesionales mejoraran el inglés para estar, así, más preparados. Emilio consiguió una de las plazas por su previo conocimiento del idioma, ya que había estudiado durante dos años con un profesor particular que le preguntaba todos los días la lista de vocabulario del día anterior.

El día del vuelo, que salía por la noche, fue corriendo a su casa para cenar, se despidió a toda prisa y se dirigió en taxi al aeropuerto. Una vez a bordo del bimotor de Iberia que le llevaría a Nueva York y tras poco tiempo de viaje, los pasajeros escucharon la voz del comandante que les anunciaba que, debido a una pequeña avería que todavía hoy Emilio desconoce, debían regresar. El viaje lo realizarían, finalmente, al día siguiente.

De su estancia en el país norteamericano recuerda, de manera especial, la residencia masculina en la que se alojó, sus visitas a lugares como Wichita Falls en Tejas o Salt Lake City, territorio fundado por los mormones, en Utah, y el curso realizado durante dos meses con las mesas de control, donde le regalaron un gran número de libros que aún conserva.

Y después de su experiencia estadounidense, Emilio pasó largas temporadas en el Sáhara español, donde vivió muchas más anécdotas, hasta que llegó el momento de abandonar ese fascinante mundo de la aviación. Sin embargo, aunque ya no ejerza ni pueda vivir de primera mano todo aquello que acontece día tras día en los aeródromos españoles, las sensaciones y experiencias que él ha vivido permanecerán, por siempre, en su memoria.

Lo importante de la vida

¿Cuál es la mejor reflexión que se puede hacer tras tantos años de experiencia a sus espaldas? Ante esta pregunta, Emilio, de 87 años, no duda ni un segundo en responder: «hay que vivir hasta el final». Para este segoviano, que actualmente reside en Madrid, a lo largo de la existencia de cada uno se debe aprovechar toda oportunidad que surja y no hay que dejar de saborear ni lo bueno ni lo malo. En cuanto a este último aspecto, se refiere a que, en ocasiones, uno debe hacer algo que no siempre desea porque es una obligación impuesta por su profesión o por la situación del momento.

Emilio sintetiza lo que es la vida como la conjunción de «cosas buenas, regulares, malas, y malísimas». Para él, es, en definitiva, un cúmulo de sensaciones derivadas de los innumerables vínculos que se establecen entre los hombres. Y para poder vivir con



dignidad, sin engaños ni mentiras, hay un valor que siempre debe estar presente en todas estas relaciones interpersonales: la honestidad. Además, como fruto de su larga experiencia, añade otros conceptos abstractos, a veces difíciles de definir, esenciales a lo largo de nuestra existencia: el amor, la amistad, el compañerismo, la justicia y la religión.

En primer lugar, habla de la honestidad y se refiere a ella haciendo una única afirmación: es una cualidad imprescindible para que todo aquello con lo que soñamos tenga un sentido verdadero. «Al fin y al cabo –añade– si yo no fuera honesto todo lo que te estoy contando no tendría ningún valor».

En segundo lugar, afirma que el amor y la amistad son primordiales, pero matiza diciendo que se refiere al amor fiel y a la amistad verdadera y no interesada. En cuanto a esta última, considera que para tener amigos hay que tener cierta psicología o carácter. En este momento, recuerda a su gran amigo José Luís Barranco Álvarez, con quien hoy todavía mantiene una gran afinidad, y afirma que lo que comparten es verdadero. Lo conoció en Paracuellos de Jarama, cuando ambos eran radiotelegrafistas, aunque Emilio, persona de una modestia notable, añade que su amigo desempeñaba una labor «más importante» porque ocupaba un puesto oficial de la Marina. Para concluir con este aspecto, añade que el compañerismo es un ingrediente necesario para la construcción de una sólida y duradera relación amistosa.

Por último, Emilio considera que la justicia es una virtud indispensable, ya que sin ella no puede existir la verdad, que es, en definitiva, lo que mueve el mundo. Pero advierte de que habla de la justicia buena y mala, ya que incluso la que tiene consecuencias negativas es necesaria para el buen funcionamiento de una sociedad. Y concluye afirmando que, aunque hoy en día no esté muy en boga, la religión es algo que ayuda a un gran número de personas a vivir la vida de una manera íntegra.