
Desde Key West a La Habana: Aventuras de un «aviador»

25/05/2016



Fotos: Anabel Díaz Mena

¡Un vuelo en paramotor de Batabanó a la Isla de la Juventud! La noticia me pareció tan increíble como maravillosa.

¿Quién era el “valiente” que solo utilizando la fuerza del aire, un pequeño motor y una vela, pudiera volar sin otro resguardo que su propio cuerpo?

Su nombre es Luis Alberto García Rodríguez, y asombrosamente es graduado de Relaciones Internacionales. ¡Tamaño sorpresa!

Esa, quizás, fue la principal motivación para concertar un diálogo que hoy CubaSí les muestra como un adelanto, pues en el verano próximo Luisito hará una exhibición en el Morro de La Habana, como parte de la preparación necesaria para realizar en octubre venidero la travesía desde Key West a la Habana, y reeditar de esta manera la que realizara en 1913, del siglo pasado, Domingo Rosillo del Toro, el primer piloto que cruzó el Estrecho de la Florida.

—¿Cómo llegas a este mundo?

—Mi papá era aeromodelista y fue quien me introdujo en este mundo. Tenía 14 ó 15 años cuando hice mi primer avioncito. Después entré a los Camilitos (Escuelas Militares Camilo Cienfuegos). Quería ser piloto y terminé graduándome de Relaciones Internacionales.

—¿No fue una contradicción?

—Esperar por la carrera de piloto era una incertidumbre y debía pedir una segunda opción. Al fin me la concedieron, pero ya tenía otorgada la de Relaciones Internacionales, y por esta me decidí para satisfacer los deseos, sobre todo, de mis padres, quienes no concebían que yo quisiera ser piloto pudiendo ser diplomático. Cuando terminé la carrera les regalé el título y les dije: “ahora me voy a dedicar a lo que me gusta que es la aviación.

—Siendo diplomático de formación, ¿cómo te insertas en el aeropuerto José Martí?

—Empecé a trabajar en Tráfico Internacional y en estos momentos laboro como jefe de un colectivo de 14 personas quienes se ocupan de supervisar los servicios que se brindan a los vuelos de las líneas aéreas Air France y KLM.

Estamos hablando del chequeo de pasajeros, el catering, el handling.

—¿De qué manera te han servido tus estudios para tu actual desempeño?

—Relaciones Internacionales es una carrera muy intensa, me dio la oportunidad de aprender dos idiomas, hablo inglés y francés, y eso me ayuda mucho con los clientes. Por otro lado, la cultura que uno adquiere, los conocimientos de Historia, de Geografía, todo ello te permite ser un poco más profesional.

—¿Cómo descubriste el mundo del parapente?

—Hace alrededor de 14 años que vuelo parapente —compuesto por una vela, una silla y sistemas de seguridad (paracaídas, casco, varios instrumentos de vuelo)—, y para ello se necesita despegar de una loma donde haya un desnivel, o recibir un impulso mediante tracción, como cuando se empina una chiringa y se corre para que se eleve.

Así unos amigos de la Isla querían aprender aeromodelismo, ellos eran parapentistas, y entonces les propuse el intercambio de conocimientos. Me fui para allá y a los 15 días de pasar el curso hice mi primer vuelo en tándem (dos personas), con Ruslan, un instructor.

En aquellos días la situación meteorológica estaba muy mala, y no podíamos hacer el soleo, lo que llamamos popularmente tira y cae, es decir inflar la vela e ir directo al aterrizaje, sin hacer maniobras. En esa ocasión, según me comentaron mis compañeros, implanté un “récord”; pues una y otra vez recogía todo, subía la loma y volvía de nuevo. Así fue más de tres veces.

Allí el despegue, generalmente, se hace frente al Presidio Modelo y se vuela encima. En esa ocasión alcancé una altura de más de 500 metros por encima del despegue.

¡Claro, la sensación más bonita es hacerlo solo! Ya después en un segundo viaje que hice el instructor me dio un walkie-talkie y empezó a darme orientaciones. “Pégate a la loma”, me decía, pues nosotros nos apoyamos en el viento para ascender y mantenernos volando.

En los vuelos de parapente uno tiene dos sensaciones. Primero cuando hay que subir la loma con 20 kilogramos de peso en la espalda, y uno se lamenta mil veces y se dice a sí mismo: “¿por qué hago esto si no tengo necesidad”? Y lo segundo es el sentir cuando uno despegue, vuele y aterrice. Al final, como dicen mis amigos, nos convertimos en cotorras, pues queremos contar todo lo que vimos y sentimos.

—Del parapente al paramotor...

—Se trata de una modalidad que se deriva del parapente, generalmente se utilizan motores de dos tiempos, con una hélice que da la propulsión y hace que uno en la carrera salga y despegue. Cuando conocí esta variante enseguida me dije “tenemos que hacerlo”. Yo presidí la Federación de Vuelo Libre, del Club de Aviación de Cuba, y sentía que debíamos “venderlos” en el mejor sentido de la palabra, porque todo lo hacíamos en las lomas, en lugares muy aislados, y la gente no conocía el parapente.

Mi deseo era traer el vuelo para que los niños lo vieran. En la provincia de Granma, durante una exhibición, aterrizamos en un terreno de pelota, y enseguida el lugar se llenó de muchachos. Mientras nos tiraban fotografías

y sus ojitos nos decían muchas cosas, yo pensaba en la necesidad de acercar el paramotor a la ciudad, el único medio que permite despegar de un estadio, u otro lugar, y hacer maniobras. Con ello estaríamos abriéndole las puertas a los deportes aéreos. Ese fue el incentivo principal para buscar un paramotor.

También empezamos la batalla para que nos autorizaran las llamadas zonas de vuelo, en lo cual nos ayudaron mucho el Ministerio de las Fuerzas Armadas Revolucionarias (Minfar) y el Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC), a través del Club de Aviación de Cuba. Así surgieron las del Morro y Varadero, lugares muy populares. A partir de esto me surgió la idea de por qué no hacer travesías.

La primera fue en el verano del 2012, por toda la costa norte. Salimos del hotel Tuxpan, en Varadero hasta el Morro. Iba solo en un paramotor y dos colegas volaron en un tándem. Sabía que ello era una preparación para la travesía que realmente quería hacer, de Batabanó a la Isla de la Juventud; un poco retornando a mis orígenes en este tipo de aventura.

El vuelo resultó exitoso, lo hice en noviembre del 2013, y duró dos horas y 17 minutos. No obstante, en mayo de ese propio año sobrevolamos el Morro con una bandera cubana, precisamente el día en que compañeros del IACC y del Club de Aviación de Cuba colocaron una tarja en conmemoración al centenario del vuelo de Domingo Rosillo.

—Tu próxima travesía...

—Será una especie de entrenamiento para la travesía mayor como la hemos denominado (Key West-Habana), y la realizaré durante el verano desde Isabela de Sagua hasta el Morro, por toda la costa norte. Son más de 200 kilómetros, los cuales me permitirán probar el equipo con los sistemas tradicionales de combustible, un elemento que nos limita los vuelos a distancia.

El vuelo de Key West a La Habana está previsto hacerlo entre el 6 y el 10 de octubre y el despegue será del propio aeropuerto de ese lugar de los Estados Unidos.

Muchos de quienes hemos querido ser pilotos crecimos admirando a los héroes rusos, a los alemanes, a los americanos, sin reconocer que tenemos los nuestros, tan admirables como los de otras naciones. Así, en aquellos primeros cursos que impartieron los grandes fabricantes de aviones hubo un piloto cubano y ese fue Domingo Rosillo, que cuando hizo ese vuelo rompió récord.

Entonces, siempre me he preguntado, ¿por qué no reeditar ese vuelo hecho por un cubano y que ha quedado registrado por siempre en nuestra historia?