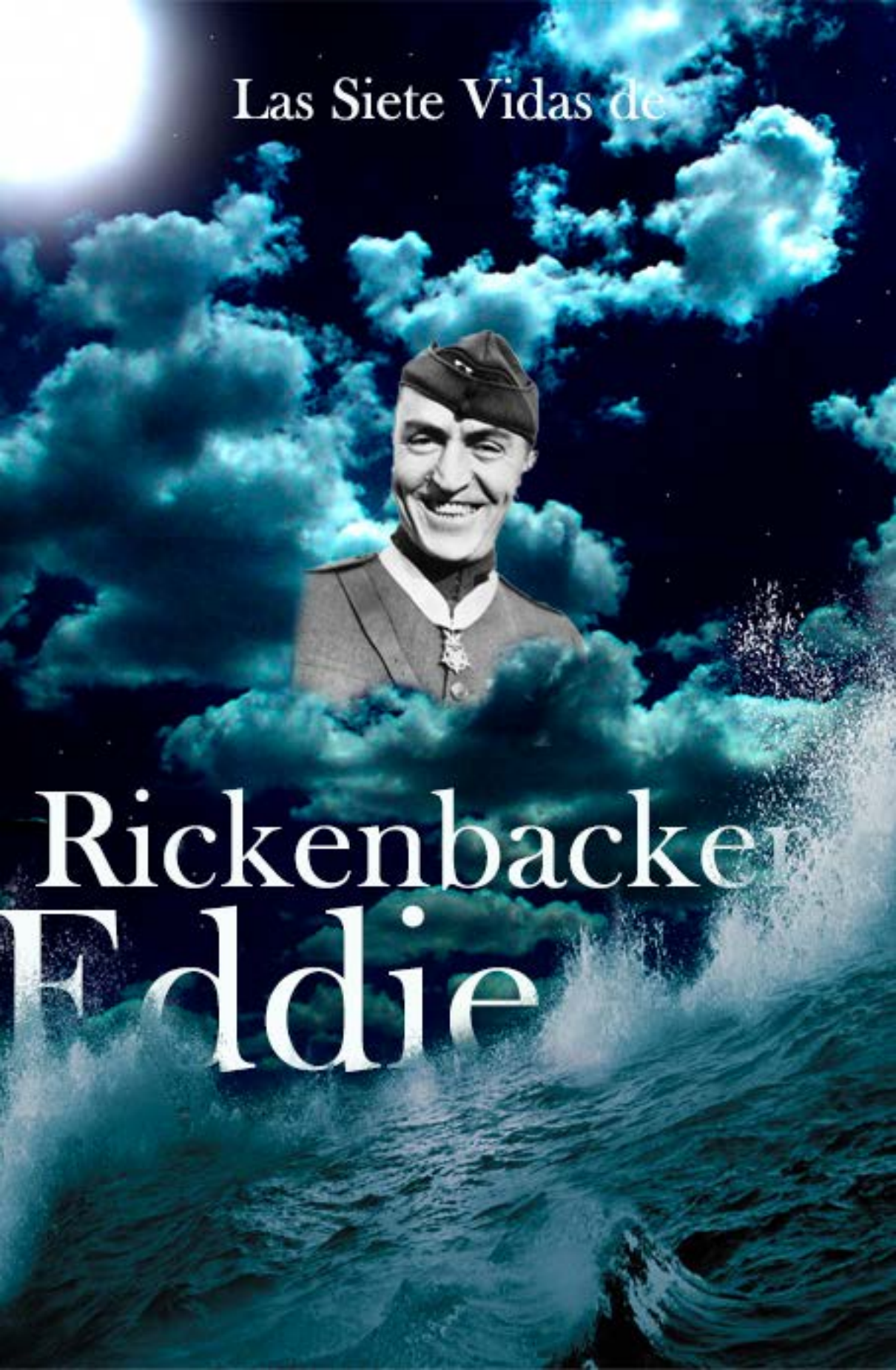




Las Siete Vidas de

Rickenbacker
Eddie

Las 7 Vidas de

Eddie Rickenbacker

La autobiografía de Eddie Rickenbacker está entre los grandes éxitos de librería, pero ese triunfo literario es apenas uno de los múltiples hitos de una vida polifacética. Se dio a conocer por primera vez como automovilista de carreras. Después fue el número uno entre los ases de la aviación norteamericana de la primera guerra mundial. Su nombre ya se había hecho célebre cuando ganó la medalla del Congreso, el honor máximo que concede su país. Diseñó y fabricó automóviles, fue empresario del autódromo de Indianápolis, creó una línea aérea y, en la cumbre de su carrera, fue héroe de una de las epopeyas más dramáticas de la Segunda Guerra Mundial, al caer en el Pacífico el avión en que viajaba. He aquí -relatada por su protagonista principal- una historia tan increíble que no podría ser imaginaria. Las siete vidas de EDDIE RICKENBACKER.

Había llegado el momento de preparar el avión para caer al mar. La hora calculada para llegar a la isla de Cantón, diminuto punto del Pacífico meridional, eran las 9:30 de la mañana. Pero ya era bien pasada la una y aún no habíamos avistado esa lengua de tierra de 12 por 6 kilómetros. Para todos era evidente que nos hallábamos en grave peligro. Había fallado todo intento de determinar nuestra posición correctamente y nos quedaba ya muy poco combustible.

No nos explicábamos porqué nos habíamos perdido hasta que al navegante se le ocurrió que el octante debía estar descompuesto. Habíamos salido inicialmente en otro avión, pero al arrancar en el aeropuerto de Hawaii le estalló una rueda, lo que le hizo dar un violento bote contra el suelo. Aquella sacudida, decía ahora el navegante, pudo haber echado a perder el instrumento.

Eramos ocho los ocupantes del avión: cinco tripulantes, yo, mi ayudante el coronel Hans Adamson y un joven subalterno de Marina llamado Alexander Kaczmarczyk, a quien acababan de dar de alta en un hospital de Hawaii e iba como pasajero con destino a Australia, donde se reincorporaría a su unidad. (“Llámeme Alex, mi general”, me había dicho cuando nos presentaron, “mi apellido es impronunciable”).

Alex y yo nos encaminamos con presteza a la cola del avión, donde comenzamos a arrojar al mar todo lo que pudiera aligerar de peso al aparato. Echamos afuera varios sacos de correo, los catres y las frazadas que habíamos usado aquella noche, una gabardina que yo había comprado hacía dos semanas en Londres y una preciosa maleta de viaje que me regalaron en Navidad los empleados de la Eastem Air Lines, de la cual era presidente.

Guardamos solamente una pequeña provisión de víveres y varios termos llenos de café y agua. Esto lo colocamos en un compartimento bajo la escotilla de escape que pensábamos usar cuando hubiésemos descendido sanos y salvos en el mar.

Pocos meses después del ataque a Pearl Harbor, se me había enviado a menudo a misiones similares a ésta, por encargo del Secretario de la Defensa, Henry Stimson, a inspeccionar bases aéreas en los Estados Unidos y la Gran Bretaña, y volvía después a Washington a informar. Este viaje al Pacífico tenía un propósito más: era yo portador de un supersecreto, un mensaje verbal de Stimson al general Douglas Mac Arthur. Nuestro itinerario había sido trazado de Hawaii a Cantón, a las Fidji, de ahí a Australia, y luego al norte hasta Port Moresby (Nueva Guinea), donde estaba el cuartel general de Mac Arthur. Era una ruta tortuosa, debido a que la línea recta entre Hawaii y Nueva Guinea pasaba por territorios dominados por los japoneses.

Sentí inclinarse la proa cuando el piloto colocó el avión en descenso de planeo lento. Nos quedaba ya muy poco tiempo. Me metí un mapa dentro de la camisa y, por una corazonada de última hora, cogí una soga de 60 pies y me la arrollé a la cintura. El piloto y el copiloto estaban sujetos a sus puestos con los cinturones de seguridad. El resto nos acolchamos con los paracaídas, para

protegemos del choque. Por una ventanilla podía ver que el mar estaba bastante picado. En eso trepidó y se paró uno de los motores.

-¡Sujétense! -grité-. ¡Ya viene!

Pegamos contra el agua con un estruendo más fuerte que un trueno, pero el avión paró rápidamente y se mantuvo a flote. Nuestro piloto había realizado un amarizaje perfecto. De inmediato comprobé que estaba ileso, Pero algunos de los compañeros no habían tenido igual suerte. El golpe de la caída le había sacudido hacia adelante la cabeza al coronel Adamson, causándole torceduras del cuello y la espalda. Y el radiotelegrafista, sargento James Reynolds, muchacho delgado, que había estado transmitiendo el S.O.S. hasta el final, fue lanzado contra el tablero de la radio. Le chorreaba sangre de una cortadura que tenía en la nariz.

Por viajar como pasajeros, Adamson y yo fuimos los primeros en salir. Mientras los demás me empujaban de abajo, me impulsé contra el borde de la escotilla para salir sobre el ala. Las olas apenas la barrían. Los demás nos siguieron con rapidez.

El avión iba equipado con tres balsas salvavidas. Dos de ellas se describían como “para cinco personas” e iban almacenadas en los costados del aparato. Se habían soltado automáticamente. La tercera, para dos, fue sacada por la tripulación a través de la escotilla, y se infló a mano. Las olas alcanzaban una altura de cuatro metros, y el avión iba hundiéndose, pero todos logramos pasar a las balsas. La pequeña zozobró al instante, pero los dos que navegaban en ella pudieron enderezarla otra vez. La fuerte brisa alejó las balsas del aeroplano que, aunque parcialmente hundido, todavía flotaba.

-¿Quién tiene el agua? -gritó alguien.

Miré dentro de nuestra balsa. No estaban ahí los termos. Tampoco estaban en las otras. Se nos habían olvidado también las raciones. Habíamos acumulado cuidadosamente nuestros avíos bajo la escotilla de escape, y luego, en medio de la confusión de la caída, los habíamos dejado atrás.

-Regresemos a recogerlos -dijo alguien. Pero resolvimos no hacerlo. El avión había permanecido ya tres minutos en la superficie y podría hundirse súbitamente.

Aqué fue otro error. El aparato permaneció a flote casi tres minutos más. Después, lentamente la cola se levantó y quedó en esa posición, con elegancia, por un breve instante... y desapareció bajo las olas. Miré el reloj, eran las 2.36 de la tarde, hora de Honolulu, del 21 de octubre de 1942. Estábamos en medio del océano Pacífico. Peor todavía, las últimas señales de socorro transmitidas por Reynolds habían quedado sin contestación. Ninguno -y nosotros menos que nadie, sabía dónde estábamos.

¿QUE OPORTUNIDAD HAY DE RESCATE?

Nuestra balsa iba llena de agua hasta la mitad, así que al punto comencé a achicar con mi viejo sombrero de fieltro gris. Mi mujer había amenazado con tirarlo a la basura por lo menos una docena de veces, pero bien que justificó su existencia en esos primeros minutos. Vi que el bastón, que usaba desde que sufrí una herida

reciente y que con gran cuidado había llevado conmigo hasta la balsa, me era totalmente inútil. Lo contemple por un momento y luego lo eché al agua.

-El Señor no quiso enseñarme a caminar sobre las olas- les expliqué a mis compañeros.

Entonces nos preparamos a ponemos tan cómodos como fuera posible. No era cosa fácil. Quienquiera que fuese el que determinó las dimensiones de la llamada “balsa para cinco”, estaba pensando en enanos. Su interior media 3 metros por 70 centímetros. Adamson, muy dolorido de la torcedura de la espalda, estaba acostado en el fondo. Yo iba sentado en un extremo, atravesado, con los pies colgando sobre el gran tubo en forma de rosquilla que nos mantenía a flote. El tercero de los pasajeros, el soldado John Bartek, se sentaba en ángulo, con la cabeza hacia Adamson y los pies tras de mi espalda. En la balsa de cinco se hicieron arreglos similares.

Pero en la tercera, en que iba John De Angelis, el navegante, y Alex, el del apellido impronunciable, la situación era imposible. El único acomodo que podían encontrar era dándose la cara, descansando los pies mutuamente en los hombros del otro. Complicaba el asunto el hecho de que Alex había tragado agua salada al volcarse la balsa, y ahora tenía náuseas.

Al alejamos a la deriva del lugar de donde se había hundido el avión, observé sombras negras bajo el agua. Pronto vi romper la superficie una ominosa aleta triangular, tiburones... largos monstruos de aspecto maligno. Ojalá no hubieran venido a cenar.

Era importante que nos mantuviésemos juntos. Por eso desenrollé la soga que tenía arrollada a la cintura y amarramos un trozo a cada embarcación. El capitán William Cherry hijo, nuestro piloto, simpático tejano que usaba perilla y acostumbraba llevar botas de vaquero con tacón alto, ocupaba la balsa delantera. Con él iban también el copiloto, teniente James Whittaker, y el radiotelegrafista Reynolds. Nuestra balsa venía enseguida, unos seis metros atrás, y finalmente la de Alex y De Angelis, a igual distancia.

Una vez acomodados, comenzamos a analizar nuestra situación. En cada balsa había una cantidad limitada de equipos de salvamento, tal como cubos de achicar, cuchillos y brújulas. Además, Reynolds encontró dos sedales de pesca, con sus anzuelos. Pero no había camada. También descubrimos una pistola Very y 18 bengalas.

En cuanto a víveres, no estábamos totalmente desprovistos. El capitán Cherry tenía consigo cuatro naranjas pequeñas. Resolvimos economizarlas y se guardaron. No teníamos ni una gota de agua, y previne a todos contra el peligro más obvio en nuestro caso.

-El agua salada puede matarlo a uno -les dije-; no importa cuánta sed tengan, no prueben ni una gota.

Entonces establecimos un sistema de turnos de vigilancia de dos horas, para aseguramos de que alguien estuviese despierto y atento en todo momento.

Al caer la noche, se formó una bruma sobre el mar, y aunque virtualmente nos hallábamos navegando sobre la línea ecuatorial, hacía un frío que calaba los huesos. El mar salpicaba constantemente. Pese al temo de lana y la chaqueta de

cuero, sentí entonces más frío que nunca. Todos recibimos con beneplácito la luz gris del amanecer.

La hora del desayuno. Cherry sacó sus cuatro naranjas. Después de varios minutos de debate, se resolvió que las haríamos durar ocho días, comiéndonos una cada 18 horas. Me honraron con el doble deber de repartir la primera y cuidar de las otras tres. Habíamos arrimado las balsas, y siete pares de ojos me vigilaban mientras dividía la naranja en ocho partes iguales. Ningún experto cortador de diamantes trabajó jamás con mayor concentración, y las porciones quedaron tan aproximadamente iguales como podía esperarse. Los demás se comieron inclusive las semillas, bagazo y cáscara... menos Cherry y yo, que guardamos la corteza para usarla de camada en los anzuelos... pero los peces no le hicieron caso.

¿Dónde estábamos? Cada cual tenía una teoría diferente. El capitán Cherry y yo opinábamos que un fuerte viento de cola nos había llevado más allá de Cantón y que habíamos caído al noroeste de la isla. Saqué mi mapa. Si nuestra hipótesis era correcta, estaríamos en las proximidades del archipiélago de las Gilbert, 645 kilómetros fuera de la ruta y dominado por los japoneses.

¿Deberíamos lanzar bengalas? El consenso de la opinión fue de arriesgamos, disparándolas a intervalos regulares durante la noche. Esto al menos nos infundía alguna esperanza. Pero el largo día transcurría lentamente. El ardiente sol nos achicharraba y caímos en una especie de estupor. Sólo al caer la noche renació nuestro interés.

Ante la decepción de todos, la primera bengala no ardió. La segunda estuvo un poco mejor, y la tercera estalló, formando una brillante bola de fuego roja. Suspendida de su paracaídas, quedó colgando sobre nosotros por un tiempo que pareció una eternidad... tal vez 90 segundos. Iluminó todo nuestro pequeño mundo -balsas, naufragos y mar- con una luz espectral que hería la vista. Era seguro que cualquier barco o avión la habría podido ver. Cuando se extinguió, dejándonos en las tinieblas de la noche, más negra que antes, abrigamos la esperanza de que algún ojo avizor habría observado nuestra señal y de que una partida de salvamento se hallaba en camino. Estábamos más animados; la conversación era entusiasta, incluso alegre. Pero al irse prolongando la noche sin que se oyera ningún avión, volvió a decaer nuestro espíritu. Teníamos que encaramos con la perspectiva de quedar flotando a la deriva en el océano durante varias semanas, o más. Y con ello llegamos a la inevitable comprensión de que algunos de nosotros podríamos morir.

ACCIDENTE AFORTUNADO

Más que ninguno de los que andaban en aquellas tres balsas, quizá más que todos ellos juntos, me había enfrentado yo a la muerte antes. Como corredor de automóviles al principio del siglo, y como piloto de avión de caza en la Primera Guerra Mundial, en Francia, la conocía bien. En realidad, toda mi vida había estado llena de emocionantes y peligrosas aventuras.

Para mí la niñez terminó en 1904, a los 13 años de edad. Mi padre, inmigrante suizo, era capataz de una empresa de construcciones en Columbus,

(Ohio). Lo mató un madero que oscilaba y le fracturó el cráneo, mientras manejaba una máquina de clavar pilotes.

Eramos siete niños en la familia; todos, menos dos, menores que yo. Tuve que ayudar a mantenerlos, así que me vi obligado a dejar la escuela un año antes de terminar la primaria, para no volver nunca a ella. Mintiendo para evadir las leyes de protección a la infancia (que exigían que tuviera 14 años y hubiera terminado la escuela elemental), obtuve un empleo, en las horas de la noche, en la fábrica de vidrios federal de Columbus. Trabajaba de las 6 de la tarde a las 6 de la mañana, de lunes a sábados. Mi salario, que entrega íntegro a mi madre al final de la semana, era de 3 dólares con 50 centavos, cantidad de dinero nunca vista antes por mí. Pero me pareció que ahí no tenía porvenir, y la monotonía me dejaba continuamente cansado. Un buen día, sin más ni más, renuncié.

El siguiente empleo no fue mucho mejor, y también lo abandoné pronto. Así pasé algún tiempo con una sucesión de ocupaciones de corta duración. Aquella etapa terminó un día cuando una carga de pesados maderos me cayó encima en los talleres del ferrocarril de Pensilvania. Durante varias semanas siguientes, mientras se me curaban las magulladuras y una pierna gravemente herida, no pude trabajar y no me pagaban. Sin embargo, ese accidente resultó ser una de las experiencias más afortunadas de mi vida. Durante el ocio forzoso, tuve tiempo de pensar y, por consiguiente, de formarme un plan de lo que realmente deseaba hacer.

Poco tiempo antes me habían llevado de paseo en un Ford pequeño de un solo asiento, el primero que hubo en Columbus. Ya conocía los coches sin caballos y los había visto por las calles, pero ninguno como ese auto abierto, esbelto, reluciente, construido para la velocidad. El paseo, a bastante más de 15 kilómetros por hora, fue una gran emoción que me quedó grabada para toda la vida. Resolví que eso era lo que deseaba hacer; ser parte del mundo automovilístico.

Tan pronto como sanaron mis heridas conseguí un puesto en el Garage Evans, que hacía poco había sido taller de reparación de bicicletas. Allí aprendí de automóviles y los conduje a una edad en que otros muchachos sólo pueden soñar con eso. Después de seis meses comprendí que reparar coches y cargar acumuladores no satisfacía mis aspiraciones. Yo quería construirlos, incluso idearlos.

A unas dos manzanas del Garage Evans estaba la casa Frayer-Miller, que fabricaba automóviles, a razón de uno al mes. Yo iba ahí todos los domingos por la mañana, a mirar. Un domingo, Lee Frayer, uno de los socios, me llamó, me preguntó mi nombre y porqué iba con tanta frecuencia.

Quisiera ayudarle a hacer automóviles -le dije- ¿Me puede colocar aquí? Movié la cabeza.

-Lo siento, muchacho. Aquí no tienes nada que hacer.

Pero sucedía que esa mañana ya se me había ocurrido un oficio que podía desempeñar. Jamás había visto un taller más sucio. Podía ayudar a limpiarlo.

-Sí, señor. Y espero que esté complacido. -Señor Frayer -le dije-, aquí tengo un trabajo que hacer. Ojalá le guste. Volveré mañana muy temprano.

Y así fue. Llegué a las siete en punto. Busqué una escoba y puse manos a la obra. Cuando llegó Frayer, ya había terminado la tercera parte del piso. Un lado parecía una pocilga, pero el otro estaba reluciente.

- ¿Hablabas en serio, muchacho? -Me dijo.
-Sí, señor. Y espero que esté complacido.
-Sí. Puedes seguir adelante. Tienes el trabajo que buscabas.

DIAS DE CARRERAS

Durante los meses que siguieron recibí el equivalente de un curso completo de mecánica automovilística. Tan pronto como me perfeccionaba en una operación, me ponían en otra. Se me grabaron en la mente todas las fases de la fabricación de automóviles, por la vista, el oído y hasta el olfato.

Frayer estaba construyendo también tres coches para inscribirlos en la carrera de la copa Vanderbilt, con premio de 10,000 dólares, que se celebraría en 1906. Cuando llegó la fecha me invitó a ser su mecánico acompañante. En aquellos días iban dos en cada máquina, uno como piloto y el otro para vigilar la presión del aceite y también los neumáticos, que eran las piezas más débiles y peligrosas de los coches. El automovilista común y corriente tenía suerte si los neumáticos le duraban unos 3000 kilómetros, y en las carreras 160 era el máximo.

El coche de Frayer se recalentó y no alcanzamos a terminar siquiera un ensayo preliminar, pero se me había metido en la sangre el amor por las carreras. Entonces comenzaba apenas a popularizarse el deporte; atraído a las polvorientas pistas de las ferias por todo el Medio Oeste de los Estados Unidos, comencé a competir con un coche de paseo, al que había acomodado asientos bajos.

Poco a poco fui progresando hasta llegar a las competiciones de más importancia. Conduje coches en el autódromo de Indianápolis, en 1911 y 1912 (no gané), y en otras carreras mayores por todo el país. Una de mis primeras victorias importantes fue una prueba de 300 millas (483 Km), en Sioux City, en 1913. Era entonces empleado de Fred Duesenberg, aquel genio de la ingeniería cuyos coches perduran aún como símbolos de belleza y excelencia. Por esos días, sin embargo, todos estábamos tan pobres que comíamos fiado. Pero gané la carrera, y el equipo de Duesenberg obtuvo en premios un total de 12,500 dólares.

En 1915 tenía ya ahorrados 25,000 dólares. Tomé entonces la resolución de probar por mi cuenta. Compré tres coches Maxwell de carreras y con mi propio grupo de mecánicos los reconstruí totalmente. También escribí un breve folleto de reglamentos. Siempre había tomado precauciones, tales como las de probar de antemano las curvas de la pista hasta saber exactamente la velocidad máxima a que podía tomarlas. Ahora trataba de definir por anticipado todas las fases de la misión de cada ayudante, empezando por aconsejar que fueran al sanitario antes de comenzar la carrera.

Ensayamos las paradas en el puesto de servicio como se ensaya una comedia. Cada cual tenía una misión determinada. La mía consistía en detener el coche en el lugar preciso y luego observar la rueda trasera derecha, que es la que sufre más en una pista cerrada. Si era necesario cambiarla, metía un gato bajo el coche y lo levantaba con un solo movimiento, daba vuelta a la tuerca de orejas que sujetaba la rueda, sacaba ésta, la remplazaba, volvía a poner la tuerca con una sola vuelta, y saltaba al volante, confiado en que ya se habían cambiado todos los

neumáticos, si era preciso, y además se habían agregado el combustible y el aceite necesarios.

Nuestro grupo de cuatro podía realizar toda aquella operación en 30 segundos y fracción (tiempo que puede ser decisivo para ganar o perder una carrera). Una vez, durante una prueba de 300 millas, Ralph de Palma y yo íbamos en reñidísima competencia hasta las 225 millas. Entonces, ambos tuvimos que hacer paradas de servicio. El tardó 62 segundos; yo tardé 33. El primer premio, de 10,000 dólares, lo gané por 30 segundos.

Las pistas de aquellos días eran dignas de verse. Una vez, un trozo de pavimento, lanzado por un coche que pasaba, dejó a mi mecánico sin sentido. Tuve que terminar la prueba con una mano sobre el volante y con la otra moviendo la bomba de la presión de aceite. Para las cañeras largas nos envolvíamos como momias, para protegernos contra la vibración constante. Yo me ceñía fuertemente, desde las axilas hasta las caderas, con seis metros de tela de cañamazo; iba tan ceñido que casi no podía respirar, pero, al terminar la carrera, la envoltura se había aflojado por completo.

También sufrí varios accidentes y vi matarse a algunos. Pero encima de mí volaba siempre un ángel. En una carrera el coche se me salió de la pista y volcó. Al caer, salí despedido del asiento (no usábamos cinturones de seguridad entonces) y caí sobre el camino, maltrecho pero vivo. En otra competición, el vehículo dio tres vuelcos y salí andando con sólo el hombro dislocado. En Columbus, mi tierra, llevaba una vuelta completa de ventaja a Bamey Oldfield, cuando el auto me patinó en una curva y se estrelló contra una cerca. Siguió andando, esparciendo tablas y postes en todas direcciones. Una de ellas perforó el radiador y atravesó el tablero de instrumentos hasta llegar al estómago del mecánico. Apenas lo había tocado, el auto se detuvo. Con un poquito más hubiera partido en dos a mi ayudante.

A pesar del peligro, las carreras me proporcionaban diversión y las recompensas eran grandes, en popularidad y en metálico. Al principio alguien me aconsejó que contratara a un agente de publicidad, pero un amigo más viejo y más conocedor me dijo:

-Todo lo que tienes que hacer es ganar, si quieres ver tu nombre en letras de molde.

Tenía mucha razón. Los periódicos deportivos me llamaban el Gato, el Suizo Veloz, el Barón, el Gran Teutón, y muchos periódicos llevaban grandes titulares que se extendían a lo ancho de la primera plana, proclamando: "RICKENBACKER GANA". En 1916 triunfamos en siete de las 13 pruebas mayores en que participamos, y yo personalmente gané 60,000 dólares. Fue ciertamente nuestra época de oro.

Ya para terminar aquel año, una nueva máquina entró en mi existencia. Estaba en la costa occidental de los Estados Unidos para participar en una carrera; una tarde mientras paseaba en automóvil, vi un avión en medio de una pradera, cerca de un hangar pequeño. No había tenido nunca la oportunidad de examinar un aeroplano. Por un impulso súbito, me acerqué.

Un joven, más o menos de mi edad, salió del hangar. Me reconoció. Aparentemente por los retratos de los diarios, pues estirando la mano me dijo:

-¡Qué tal, Eddie! Encantado de conocerte.

Se llamaba Glen Martín y había sido uno de los primeros discípulos de los hermanos Wright. En ese momento tenía un contrato de la Marina para hacer un avión de dos plazas de bombardeo, el biplano que estaba ante nosotros.

Mientras charlábamos y lo examinábamos. Martin me preguntó de repente:

-¿Te gustarla dar un paseo?

-Por supuesto -contesté. Y subimos al instante.

Siempre he tenido miedo a las alturas y me da vértigo con sólo mirar desde lo alto de un rascacielos. Pero no sentí tal sensación en el aire. Fue como mi primer pasco en aquel hermoso Ford deportivo, varios años atrás.

Con ese vuelo en avión se abrió un nuevo camino ante mí.

LA ULTIMA NARANJA

El mar estaba como un espejo y nuestras balsas flotaban perezosamente sobre su superficie ligeramente ondulada. El sol nos abrasaba. No podíamos escapar de ¿I. Nos enrojecía la piel, nos hacía ampollas y nos dejaba en came viva y sangrante. Continuamente llenaba mi sombrero de agua y me lo calaba en la cabeza hasta las orejas. Pero aun con la protección, sentía los ardientes rayos del sol. A los que, como Reynolds, habían resuelto, al abandonar el avión, quedarse en calzoncillos, el día entero era un tormento.

La pequeñez de la balsa hacía todo diez veces peor. Ya estábamos temerosos, deprimidos y atormentados. Cuando impensadamente un compañero se movía, rozándonos ta came viva,iera natural que montáramos en cólera. Todos decíamos cosas de las que después nos arrepentíamos.

No podíamos mantener las balsas completamente secas y se nos hacían llagas de la constante exposición al agua salada. Comenzaban con una erupción rojiza que causaba salpullido; luego se convertían en chichones duros, más dolorosos que forúnculos. Se formaba pus, reventaban las cabezas de los lobanillos y nos quedaban las llagas abiertas, que no sanaban.

Nos llenábamos de ampollas mientras nos rodeaba toda aquella agua fresca de color esmeralda. En un principio nadie había pensado meterse en el mar; las aletas que nos rodeaban no lo hacían muy atrayente. Pero tal era la intensidad del sol que, al aumentar el calor, el miedo se nos fue disipando. Finalmente, en el tormento del mediodía, el teniente Whittaker dijo: “¡Qué importa!” y muy cuidadosamente se fue deslizado dentro del agua. Todos contuvimos la respiración. Los tiburones no le hicieron caso.

Cherry siguió el ejemplo. Al fin todos se bañaron menos Adamson y yo. Pero no era un alivio completo. El agua salada picaba y ablandaba la piel, de modo que el sol la quemaba aún más.

Dividimos la segunda naranja durante la cuarta mañana, y nuevamente tratamos Cherry y yo de pescar con trozos de la cáscara. Podíamos ver los peces muy cerca, relucientes y deliciosos, pero no les tentaba la camada que les ofrecíamos.

Al quinto día resolvimos que era mejor comemos la tercera naranja. Se tomó tal determinación principalmente en bien de los que iban enfermos. Alex era el

que estaba peor. Había tomado el avión todavía convaleciente (había sufrido una apendicectomía en Hawaiki y padecía además de ictericia). Clamaba lastimosamente por agua; no supe sino hasta un par de días más tarde que de noche había estado bebiendo agua del mar. De Angelis se despertó una vez y lo encontró agachado sobre la borda, ingiriéndola a grandes sorbos. No era de extrañar que el muchacho padeciera. Es sabido que el agua salada suele enloquecer de sed a los hombres. Podíamos ver que iba debilitándose cada vez más, y yo sabía que no podía durar. Durante el día estaba asándose al sol; de noche le tiritaba todo el cuerpo. Sin embargo, nada podíamos hacer por él.

Nos comimos la última naranja al sexto día. Se había evaporado gran parte del jugo y estaba comenzando a pudrirse. Hubiera sido inútil guardarla más tiempo. No obstante, fue un error comérmola. La última fruta arrugada había sido un símbolo, algo en que cifrar las esperanzas. Ahora no teníamos absolutamente nada.

Casi inmediatamente, algunos de los náufragos comenzaron a padecer dolores de hambre tan intensos que no podían controlarlos. Los muchachos empezaron a hablar de manjares y bebidas. Cada cual expresaba sus antojos especiales. El capitán Cherry tenía predilección por el helado de chocolate. Reynolds hacía recuerdos en voz alta de diversos refrescos.

De pronto comencé a sentir un sabor familiar en la boca. Cuando trabajaba con Duesenberg en Des Moines, mi almuerzo había consistido siempre en un vaso de leche con chocolate, con un huevo adentro. Hacía 25 años que no lo había vuelto a tomar, pero ahora lo deseaba tanto que literalmente podía saborearlo. Sentía en la boca la sensación del líquido espeso, frío, dulce. La lengua se me movía involuntariamente, e hice intención de tragar. Pero no tenía nada que tragar.

UN REGALO DEL CIELO

Siempre he estado plenamente consciente de la existencia de un Gran Poder Superior. Aprendí a orar en las rodillas de mi madre, y nunca me acosté de noche sin antes arrodillarme a dar gracias, pero la religión había sido siempre para mí cuestión reservada, personal, y no había practicado desde la niñez ninguna forma exterior del culto. Ahora, por primera vez en tantos años, comprendí que debía compartir mi fe con otros, y ayudarles a encontrar la fortaleza a través de Dios.

Les insinué que arrimáramos las balsas y orásemos juntos. Bartek llevaba consigo un librito con el Nuevo Testamento; leyó de él un pasaje y pasó el librito. Cada uno fue hojeándolo hasta encontrar algo adecuado a la situación. El Salmo 23, que estaba citado en el texto, era particularmente adecuado. Bajo el sol ardiente del Pacífico sin límites. Encontré nueva belleza en sus palabras familiares.

Realizábamos aquellas reuniones dos veces al día, y cada sesión concluía con una oración que alguno de nosotros recitaba. Las palabras eran a veces vacilantes, la gramática imperfecta, pero los sentimientos siempre sinceros. Después cantábamos himnos. No conocíamos bien la letra de todos, pero lo hacíamos lo mejor que podíamos.

Entre nosotros había algunos cínicos y descreídos; pero después del octavo día cambiaron. Porque ese día nos ocurrió un pequeño milagro.

Cherry leyó los servicios esa tarde y terminamos las oraciones con un himno de alabanza. Hubo alguna conversación, pero por el calor opresivo se fue apagando. Con el sombrero calado hasta las orejas, trataba de guarecerme del resplandor. Me había adormecido sin darme cuenta.

Algo se me paró en la cabeza. Supe que era una gaviota; no tenía manera de saberlo pero lo sabía con toda certeza.

Todos la habían visto, pero permanecieron inmóviles y absolutamente callados. Mirando bajo el ala del sombrero, pude ver las expresiones de sus caras. No quitaba la vista del ave. Debía ser nuestro sustento.

Milímetro a milímetro comencé a mover la mano hacia el sombrero, lenta, lentamente. Sentía temblar todo mi cuerpo, pero tal vez sólo me lo imaginaba, porque el pájaro permanecía allí. Ya llevaba la mano a la altura del ala del sombrero. Fue muy grande la tentación de lanzar un manotazo repentino, pero no podía arriesgarme... no sabía exactamente en qué punto preciso se hallaba posada la gaviota. Subí con movimiento felino poco a poco la mano abierta hasta donde calculaba que debía de estar. Luego cerré los dedos y las patas de la gaviota quedaron apesadas en mi mano.

La operación de retorcerle el pescuezo duró aproximadamente un segundo, y la de desplumarla otro tanto. La cortamos después en ocho partes iguales. La carne cruda era oscura, musculosa, dura, con cierto sabor a pescado... pero deliciosa. La masticamos lentamente, con huesos y todo.

Eso fue tan sólo el primer plato. Cherry reservó los intestinos para usarlos como camada; para que pesara más el sedal, le puso una sortija, y echó el anzuelo sobre la borda. Inmediatamente picaron la camada. Era una macarela de unos 30 centímetros de largo. Yo eché el mío y cobré un robalo pequeño. Después puse manos a la obra de repartir la macarela. También estuvo deliciosa, mucho más que la gaviota, y pareció aplacarnos la sed además del hambre.

Para nuestros estómagos encogidos, tal cena de dos platos fue un banquete opíparo. Nos levantó el ánimo. Hasta los más enfermos, Alex y Hans, comieron su porción y al parecer les sentó muy bien. Todo a causa de una pequeña gaviota a centenares de kilómetros de la tierra. Y no hubo ninguno de nosotros que no estuviese consciente de que el pájaro apareció inmediatamente después de terminar nuestras oraciones.

Para algunos pudo ser mera coincidencia. Para mí, fue un regalo del cielo.

ENCUENTRO CON EL ENEMIGO

Cuando los Estados Unidos entraron en la Primera Guerra Mundial, en abril de 1917, me propuse servir en calidad de aviador. A los 27 años había rebasado ya por dos, el límite de edad para el adiestramiento de pilotos, y además me faltaba el requerido grado universitario. Pero, ingresando en el ejército como chofer de estado mayor, logré llegar a París inmediatamente, y una vez ahí me encontré con amigos que abreviaron el papeleo oficial y me consiguieron entrada, por la puerta falsa, en la escuela de pilotos.

En marzo de 1918, como piloto con grado de teniente, me destinaron a la escuadrilla de caza número 94, una de las primeras cuyo personal era todo estadounidense y la primera norteamericana que entró en acción en el frente occidental. Entre nuestros aviadores estaba el mayor Raoul Luíbery, el as de ases nuestro, que había derribado 17 aparatos enemigos. Volaba yo con él en toda oportunidad que se me presentaba, aunque teníamos que ir sin armas, pues aún no nos habían llegado éstas ni los pertrechos.

Desde nuestro primer vuelo, Luíbery me dio importantísimas lecciones; entre ellas la de enseñarme una maniobra en forma de tirabuzón, para emplearla cerca del frente, volando de aquella manera, moviendo la cabeza rítmicamente de lado a lado, Luíbery podía observar todo, abajo, arriba, a izquierda y a derecha. Ensaye ese mismo truco y me dio mareo. Entonces comenzó en torno a nosotros una serie de violentas explosiones de la artillería alemana. La aterradora experiencia espantó las náuseas y me evitó la humillación de vomitar.

Desde entonces volaba tantas veces como podía y practicaba la maniobra del tirabuzón hasta que me atacaban las náuseas. Trataba de vomitar hacia fuera, pero no siempre tenía éxito. Muchas veces, al aterrizar, me avergonzaba de la condición de la cabina. Mientras los mecánicos limpiaban y reabastecían de combustible el aeroplano, solía irme al comedor, donde me comía, forzado, un plato de tortillas de trigo, y volvía a volar. Por fin llegó el gran día que no tuve náuseas. Nunca más volví a marearme en el aire.

Al fin llegó nuestro equipo: ametralladoras, municiones, instrumentos y piezas de repuesto. Sólo nos faltaba una divisa. El mayor John Huffer, comandante de la escuadrilla, propuso el sombrero de copa del Tío Sam, con banda de estrellas y franjas. Otro recordó una vieja costumbre de lanzar el sombrero al ruedo en señal de invitación al combate. Así nació uno de los símbolos más conocidos de la guerra: el sombrero dentro del anillo, que representaba la escuadrilla 94 de cazas.

Con orgullo lo pintamos en mi avión y esa misma mañana del 14 de abril salimos en grupo en Nieuports, para nuestra primera misión verdadera de combate. Afortunadamente no tuvimos bajas; personalmente, no combatí, pero la escuadrilla 94 logró derribar dos aviones alemanes ese día.

Todavía era yo muy bisoño en el oficio. Una vez, durante los días que siguieron, confié más en mi sentido de orientación que en la brújula, y me encontré volando en sentido contrario. En otra oportunidad me lancé por equivocación contra un Spad francés, y tuve que recurrir a complicadas maniobras para evitar que él me derribara. Pero estaba aprendiendo, y fue esto la piedra angular de mis triunfos. Muchos pilotos murieron antes de lograr la experiencia suficiente para conservar la vida.

Durante varios días, en abril, estuvimos sin volar a causa de la lluvia, pero después me tocó una doble fortuna; se despejó el firmamento y me ordenaron ir en una misión con el capitán James Norman Hall, gran aviador y uno de los hombres más admirables que he conocido. Escribió más tarde en colaboración con Charles Nordhoff la novela *Munity on the Bounty*.

Despegamos y tras una escaramuza preliminar sobre St. Mihiel, Hall siguió hacia Pont-a-Mousson. Lo seguí. De las líneas alemanas venía un avión solo, un nuevo Pfalz, Hall subía a ponerse contra el sol, yo lo seguía muy de cerca y el

alemán no nos había visto. Pronto estábamos a 300 metros por encima de él y éramos dos contra uno. Su única esperanza sería echar el avión en picado. El Pfalz, aparato de construcción muy sólida, resistía el vuelo en picado mucho más que los Nieuports, pues la debilidad principal de éstos era la de perder tela del ala superior al picar. De haber sido yo el alemán, al ver los Nieuports me habría lanzado verticalmente hacia abajo para escapar a mi base. Resolví ponerme en posición para cortar la retirada. Sabía que Hall atacaría al estar listo.

Al salir del sol para tomar la posición, el alemán me vio. Echó la nariz del aparato hacia arriba y comenzó a tomar altura. Jimmy entró a distancia de tiro y le disparó una ráfaga. El alemán colocó el avión en picado, justamente lo que yo esperaba. En un instante estuve colocado a su cola, con las miras puestas en el espaldar del asiento. Apreté ambos gatillos. Cada cuarta bala era trazadora y se podían ver dos líneas de fuego entrar por la cola del Pfalz. Dejando apretados los gatillos, moví ligeramente hacia atrás la palanca de mando, lo cual levantó la nariz del aeroplano. Fue como alzar una manguera de jardín; el chorro de balas subió por el fuselaje y llegó hasta el asiento del piloto. El avión se bamboleó. Ya no estaban dirigiéndolo. Salí del picado y contemplé su caída y cómo se estrellaba. Había derribado mi primer avión enemigo.

AS DE ASES

Aquello sucedió el 29 de abril. En mayo logré derribar otros cuatro aviones. Los franceses me condecoraron con la Cruz de Guerra. Pero luego una serie de dolores en los oídos me hicieron retirar de la acción durante la mayor parte de junio, julio y agosto. Finalmente me operaron de mastoiditis que era lo que me aquejaba.

Mientras estuve en el hospital sostuve copiosa correspondencia. Al cerrar una carta para un amigo, por capricho al firmar escribí “Rickenbacker” y puse un paréntesis alrededor de la segunda “k” para llamar la atención hacia ella. Mi amigo, listo a valerse de cualquier truco como propaganda de guerra, llamó a las agencias de noticias. Y los periódicos de todos los Estados Unidos publicaron la nueva “Eddie Rickenbacker ha suprimido lo germánico de su apellido”. Desde entonces la mayoría de los Rickenbacker se vieron obligados a escribirlo así, como impulsivamente lo hice yo una noche en el frente occidental.

El mes de septiembre resultó importante porque me ascendieron a capitán y me nombraron comandante de la escuadrilla. Derribé a siete enemigos, con lo que subió mi total a 12, y la 94 llevó ventaja en victorias a todas las demás escuadrillas. Eran tiempos agitados aquéllos. Todos los días solía pasar en el aire seis o siete horas. Al aterrizar, me tomaba a grandes sorbos una taza de café y volvía a despegar tan pronto como los mecánicos habían acabado de poner combustible y remendar los agujeros de las balas. Solíamos atacar también los globos aerostáticos de observación y ayudamos en la primera gran operación combinada aérea y terrestre, el ataque al saliente de St. Mihiel, que fue una victoria aliada de gran trascendencia.

Naturalmente, no todas las misiones terminaban con éxito. Hasta Raoul Lufbery, el aparentemente indestructible, fue derribado y muerto. Jimmy Hall se

estrelló tras las líneas alemanas -sufriendo sólo la fractura de un tobillo- y cayó prisionero.

A principios del verano, antes de que recibiéramos los aviones Spad, yo también me escapé por un pelo, pues me topé con el defecto más peligroso del pequeño Nieuport. Al tratar de evadir a dos atacantes, salí de un picado agudo y desapareció toda la tela de mi ala superior. Inmediatamente entré en incontrolable barrena de cola, silbando hacia la tierra. Sólo por pura suene di con la única maniobra, entre ciento, que me podía sacar de la barrena; abrí el acelerador, y la velocidad adicional adquirida levantó la nariz del avión. Así, cojeando, llevé la maltrecha nave otra vez a su base, hablándole todo el camino como si fuera una persona.

Otro día, un Fokker y mi Spad íbamos uno hacia el otro a una velocidad combinada de 385 kilómetros por hora, disparando ambos. Logré derribarlo, pero no sin sufrir daños. Me había roto media hélice y a duras penas pude regresar. Luego, al examinar el aparato, descubrí que una bala había atravesado el parabrisas de mica, en forma de media luna, que tenía delante de la cara. Al quitarme el casco de cuero vi el trazo de una quemadura a un lado. Así de cerca estuve del desastre.

Durante el mes de octubre cambió definitivamente la fortuna en la guerra. Desde el aire podíamos observar a los ejércitos alemanes en retirada, a veces en completo desorden, y en todas partes crecía el presentimiento de que el conflicto iba a terminar.

Ese mes derribé otros 14 aeroplanos enemigos; el día 30 me anoté las victorias número 25 y 26. Tenía entonces el título indisputado de “as de ases” norteamericano. La victoria final para la escuadrilla 94 llegó poco después, el 10 de noviembre. En total habíamos derribado 69 aparatos “boches” más que ninguna otra unidad norteamericana.

La noche del 10 discutíamos la misión para el día siguiente. En eso sonó el teléfono. Una voz muy emocionada me gritó al oído la noticia: a las 11 del día siguiente terminaría la guerra. Se había convenido el armisticio.

A la mañana siguiente, sin anunciar a nadie mis planes, despegué y me fui volando bajo hasta el frente. En Verdún, atravesando la tierra de nadie, volé a una altura de menos de 150 metros. Abajo podía ver a ambos bandos, norteamericanos y alemanes, agazapados en sus trincheras y vigilantes, con la intención clara de matar a quien se asomase del otro lado. Miré el reloj, eran las 11, la hora undécima del undécimo día del undécimo mes. Fui el único espectador del espectáculo más grandioso jamás presenciado. De ambos costados de la tierra de nadie hicieron erupción las trincheras. Los soldados lanzaban los cascos al aire, tiraban los fusiles, agitaban los brazos. Entonces, a todo lo largo del frente, los dos grupos antagónicos comenzaron a andar para encontrarse... vacilantes al principio, más rápidamente después, hasta que los uniformes grises se mezclaban con los pardos. Yo podía verlos abrazarse, saltar, bailar.

Volé hasta el sector francés. Allí fue aún más increíble. Al cabo de cuatro años de carnicería y de odio, no sólo se abrazaban sino también se besaban en ambas mejillas.

Comenzaron a disparar bengalas de estrellas y cohetes. Enfilé el avión hacia el aeródromo. Había terminado la guerra.

Después de ocho días de abrasadora calma, sin una gota de agua, hubo amagos de lluvia. Hicimos planes muy minuciosos para guardar toda el agua que pudiésemos. Para recogerla, empaparíamos la ropa y luego la exprimiríamos dentro de los dos cubos de achicar que teníamos.

Cayó la noche y yo me adormilé. De pronto desperté sobresaltado. Fuertes ráfagas de viento agitaban las olas. Las balsas se bamboleaban, poniendo tirante la cuerda que las unía. La luna y las estrellas se hablan ocultado y el cielo estaba negro, iluminado sólo por relámpagos. Yo podía olfatear la lluvia. "Nos quitamos la ropa que pensábamos usar -Adámson se quitó hasta los calzoncillos- y la alistamos.

Pasó una hora, luego transcurrió otra y otra más. Cayeron algunas gotas aisladas. Eché la cabeza hacia atrás y, abriendo la boca, deje que el fresco y dulce líquido me cayera en la cara, los labios y la lengua. Nada hasta entonces -ni después- me había sabido mejor.

Pero apenas nos rozaba el borde del chubasco. Nos rociaron sólo unas cuantas gotas. Allá en la distancia veía yo sectores negros cruzados por relámpagos.

-La tempestad está allá -grité-, vamos a ella.

Sólo teníamos tres canaletes de aluminio. Pusimos manos a la obra, remando desafortadamente, y gritando mientras avanzábamos: “¡Aquí, lluvia, aquí!”

El aguacero nos cayó, ya no por gotas sino a chorros. Nos llenamos de júbilo. El agua pura nos lavaba la sal incrustada en la carne y nos bañaba las llagas y las heridas. Pero sólo por un momento nos divertimos con ella. Era preciso comenzar inmediatamente a recogerla.

Primero tuvimos que lavar la ropa que íbamos a exprimir, y los cubos. Para quitarles toda la sal tuvimos que enjuagarlo todo varias veces. El viento aullaba, las olas nos zarandeaban, los truenos y los rayos nos rodeaban por todas partes, pero no cejábamos en el trabajo de recoger agua, de pronto una sacudida fuerte hizo girar nuestra balsa en redondo. Volvi la cabeza a tiempo para ver zozobrar por completo la del capitán Cherry. Mi temor inmediato fue por Reynolds, el más débil de los tres, pero a la luz del próximo relámpago vi tres cabezas junto a la lancha volcada. Los tres estaban asidos del cabo pasamanos. Bartek y yo jalamos la balsa hacia nosotros. El individuo resuelto que no se da por vencido es capaz de cualquier cosa, y así lo probaron Cherry, Whittaker y Reynolds esa noche tenebrosa, al ayudamos a enderezar la embarcación y después colaborar entre sí para volver a bordo y reanudar el trabajo.

Habíamos perdido un tiempo muy valioso -amén de uno de los dos cubos-, pero nuevamente pusimos manos a la obra con todo empeño. Exprimir la ropa me rompía la piel de las manos quemadas y ampolladas, que comenzaron a sangrar en una docena de puntos. Sin embargo, casi no lo notaba; nuestro objetivo era llenar el cubo. Cuando nos abandonó el chubasco y terminaron la lluvia y el viento, como por la acción de un interruptor eléctrico, habíamos acumulado litro y medio, poco más o menos. Todos, además, logramos beber una cantidad pequeña de agua, exprimiendo en la propia boca las prendas mojadas. Pero estábamos aún en lamentable estado de deshidratación, unimos las balsas para celebrar un consejo,

¿qué haríamos con el agua que teníamos? Se acordó y resolvió racionarla en las proporciones más prudentes, después de mucho debate decidimos repartir una cucharada por persona al día. Todos deseábamos la primera ración inmediatamente. Sin más discusión medí las porciones. Fue, sin duda, el agua más sabrosa que jamás hubiéramos probado.

Al día siguiente nos comimos los trozos de pescado restantes y tomamos nuestra ración de agua. Pero nuevamente volvió a tornarse negro el porvenir, entramos en otro período de sequía y los tiburones nos quitaron los sedales antes de que pudiésemos pescar más.

No tuvimos suficiente comida ni bebida para evitar que empeorara Alex. Por él votamos por aumentar la ración diaria de agua a cuatro cucharadas, y luego a seis,. Pero el pobre iba decayendo muy rápidamente. Todos nos apiadábamos de aquel muchacho quemado que tiritaba sin cesar. Tenía novia en su pueblo, y en la cartera su retrato, al cual solía quedarse mirando; a veces yo le hablaba o rezaba por él.

Propuse que Alex y Bartek cambiaran puestos, con la esperanza de que en nuestra balsa, que era más grande, pudiera aquél descansar mejor. No fue fácil trasbordar su cuerpo semiconsciente. Esa noche, al llegar el frío y comenzar él a tiritar, lo arrimé a mí como haría una madre con su hijo, tratando de darle algo de calor de mi cuerpo y compartiendo la protección de mi chaqueta de cuero. Dejó de tiritar y parecía haberse quedado dormido. De vez en cuando rezongaba en polaco, dirigiéndose a su novia y a su madre, pero parecía descansar un poco.

Dos noches pasamos así; a la tercera pidió que lo pasáramos otra vez a su balsa. Después, en la oscuridad, escuché un suspiro profundo y luego vino el silencio. Nuestro pequeño sargento ya no sufría.

Tan impresionante fue la presencia de la muerte, que los demás náufragos despertaron. Todos parecían saber ya que Alex había fallecido. Esperamos hasta el amanecer y le dimos sepultura en el mar.

A LOS 19 DIAS

Durante los días que siguieron, el ánimo de todos fue decayendo cada vez más. Tras presenciar el milagro de la gaviota, los muchachos esperaban otro, y al no producirse los invadió la desilusión y el desencanto.

Si alguien estaba destinado a seguir los pasos de Alex, me parecía que iba a ser Hans Adamson, mi mejor y más íntimo amigo de entre todos los que iban en las balsas. El dolor desesperante de la espalda no lo abandonaba. Sus llagas eran las peores. Por ser danés de tez clara, no se le había tostado la piel y no tenía resistencia al sol. Su cuerpo entero era una masa de pulpa roja. Se le estaban paralizando los miembros. Aunque lo ignorábamos, padecía ya de una neumonía lobular y de otras dolencias graves debidas a la inanición. Ver acabarse ante mis ojos a aquel hombre fue una dolorosa experiencia.

Una noche me despertó un movimiento extraño de la balsa. Se había desequilibrado. Hans no estaba recostado contra mí. Me erguí con un sobresalto. No estaba ahí. Luego vi algo en el agua y le eché instintivamente la mano. Era la cabeza

de Adamson. Lo agarré por el hombro. Era casi un peso muerto y a duras penas podía sujetarlo.

Llamé a Cherry y a Whittaker, y entre los tres logramos por fin subir al enfermo a bordo. Nada se dijo aquella noche. Al amanecer Hans pareció recobrar la serenidad. Comprendió que se había dejado dominar por la desesperación. Estaba arrepentido, con un gesto patético de valentía hizo una mueca con los labios quemados, remedo de una sonrisa, y me ofreció la mano enrojecida y palpitante. Mi respuesta fue una de las acciones más difíciles que jamás he emprendido. Y me resultó tanto más penosa puesto que ignoraba los días de vida que aún le quedaban a Hans. Podría morir con esto como último recuerdo mío. Pero hice de tripas corazón; tenía que hacerle comprender de alguna manera.

Yo no doy la mano a tipos como tú -le dije con voz deliberadamente áspera y fría- Tienes que probar primero lo que vales.

Eché la mano atrás y no dijo nada por lo pronto. Me di cuenta de que pensaba, se analizaba a sí mismo, indeciso ante la opción por la vida o por la muerte. Y creo que fue entonces cuando tomó la resolución de renovar su voluntad de luchar para vivir.

A los demás también los aguijoneaba... No podía permitirles que pensaran en la muerte. A algunos los estimulaba hablándoles con al suavidad y la dulzura de una madre. Pero a todos los fustigaba sin misericordia.

Uno de ellos me gritó: -¡Rickenbacker, usted es el más malvado y el más irascible tal por cual del mundo!

Sonreí para mis adentros. Si podía enojarse así conmigo, podría también luchar con la muerte.

Más tarde me enteré de que varios de mis compañeros juraron solemnemente que continuarían viviendo sólo para tener el placer de sepultarme en el mar. Ojalá lo hubiese sabido entonces. Me hubiera agradado.

Día tras día íbamos derivando hacia el occidente. Cherry y yo suponíamos que estábamos al norte y al oriente de las rutas marítimas y aéreas. Esto significaba que andábamos en mala dirección para el rescate. Tratamos de remar con los canaletes, pero nos faltaron fuerzas para hacerlo.

Una noche pasaron sobre nosotros varios chubascos, y trabajamos hasta el amanecer empapando la ropa y exprimiéndola en el cubo solitario que nos quedaba. Cherry usó su chaleco salvavidas como recipiente, y recogió tanta agua como yo. Así pudimos volver a la ración de cuatro cucharadas diarias.

Los tiburones seguían acompañándonos, y una noche, al pasar un banco de macarelas, los peces grandes se volvieron locos cazando a los chicos. Las macarelas saltaban al aire, tratando de escapar. Una cayó dentro de la balsa de Cherry, otra en la mía. Constituyeron nuestro banquete para los próximos días. Algunos peces diminutos, especie de sardinas, se congregaron alrededor de las balsas, poniendo las bocas contra los costados. Con rapidez, tino y un poco de suerte, los que aún estábamos sanos -Cherry, Whittaker, De Angelis y yo-, pudimos cogerlos con la mano. Los compartimos con los otros. Eran frescos, húmedos y crujientes al masticarlos.

Diecinueve días. Por la tarde. Mar encrespado.

Miraba por casualidad hacia la balsa de Cherrv y lo vi erguirse de pronto en actitud expectativa; la cabeza alta, mirando hacia el horizonte por el sur.

-¡Un avión! -gritó-. Oigo pasar un avión.

También lo oi yo. Forcé la vista en esa dirección, pero sólo alcancé a ver un negro chubasco a unos kilómetros. Entonces, de las nubes surgió el aeroplano, volando bajo y rápido. Era un monomotor dotado de pontones, e iba alejándose de nosotros. Podría ser norteamericano o japonés, pero en eso no pensamos entonces. Ya se nos habían acabado las bengalas, así que sólo podíamos gritar y agitar los brazos. Sostuve a Bartek por las rodillas, para que pudiera mantenerse erguido. Agitó los brazos y gritó hasta que cayó extenuado. Teníamos las gargantas secas de tanto vociferar, pero el avión siguió volando hasta desaparecer. El piloto no nos había visto.

FRACASO... Y TRIUNFO

Durante Varios años, una de mis aspiraciones había sido diseñar mi propio automóvil de paseo. Al regresar de Francia, a principios de 1919, me propuse realizar aquel sueño. Con el apoyo económico de tres capitalistas de Detroit comencé a trabajar en el Supersport Rickenbacker y en otros dos modelos. Los tres, al ser presentados en 1922, eran los coches más elegantes del día. De carrocería baja, de gran velocidad, poseían los últimos adelantos mecánicos y tenían sex appeal automovilístico.

Por primera vez en 31 años comenzó mi vida a ser más estable, y con aquella perspectiva me hirió una flecha de cupido. La joven fue Adelaide Durant, a quien conocí en California antes de la guerra. Nuestra amistad floreció en amor perdurable, y nuestro matrimonio, bendecido con dos hijos, David y William, fue feliz desde el principio hasta la actualidad.

Próspera en un principio, la empresa Rickenbacker Motor company no tardó en tener dificultades. En 1924 presentamos el primer coche equipado con frenos en las cuatro ruedas. Pero el público no estaba preparado para aceptar este tipo de coches. Esto, junto con la crisis económica de 1925, hizo que la compañía quebrara. Quedé entonces, a los 35 años, desempleado y con una deuda de 250,000 dólares. Varios amigos me aconsejaron que me declarara personalmente insolvente, pero no quise considerarlo ni por un momento. Debía ese dinero y juré pagarlo. A la larga lo pagué hasta el último centavo.

En 1927, con la ayuda de un amigo banquero, pude asumir la dirección del autódromo de Indianápolis, y durante los 14 años siguientes vigilé su funcionamiento y la carrera anual de las 500 millas. También me empleé en la General Motors, para lanzar al mercado un nuevo coche, y mediante tal asociación, por extraño que parezca, volví a la aviación.

Varios años antes, la GM había adquirido la Eastem Air Lines, y a fines de 1934 me pusieron a cargo de dicha línea de aviación. La empresa no producía utilidades. Por el contrario, ese año había terminado con pérdidas considerables. Pero tenía buenas perspectivas. Servía a toda la costa oriental de Estados Unidos, Yo pensaba que algún día se viajaría mucho en avión entre Nueva York y la Florida.

Durante tres años dirigí la empresa por cuenta de la GM; luego, en 1938, me ofrecieron la oportunidad de comprarla. Se reunió el capital mediante acciones vendidas al público, y yo mismo estuve viajando para colocarlas. En abril de 1938 me nombraron presidente y gerente general.

La empresa tenía problemas que yo sabía no podrían resolverse desde mi escritorio en Nueva York.

Así que me puse a viajar en la línea, volando de noche y trabajando en varias estaciones durante el día. Solía cambiar ruedas en los hangares y cargar equipajes en los aviones. Recibía a los pasajeros en los mostradores y llamaba a los hoteles para pedir alojamiento, cuando por mal tiempo tenía que suspenderse un vuelo. Aprendí el funcionamiento completo de la línea de aviación y descubrí todos sus defectos.

En 1934, antes de hacerme cargo de ella. La Eastem transportaba a unos 52,000 clientes y sufría una pérdida anual de 700,000 dólares. Seis años más tarde transportamos 368,000 pasajeros y la empresa dio una utilidad de 1,500,000 dólares.

EL SINIESTRO DE ATLANTA

El 26 de febrero de 1941 salió de Nueva York a las 7.10 de la tarde, el vuelo 21 de la Eastem Air Lines con destino a Washington, Atlanta, Birmingham y Nueva Orleans. Viajaba yo a Birmingham, para hablar en un almuerzo de la comisión de aviación civil de la ciudad, al día siguiente. El avión DC-3 tenía un pequeño camarote privado detrás de la cabina. Allí me acomodé, para trabajar con mis papeles.

El vuelo fue tranquilo y sin retrasos, pero al llegar a Atlanta, de la torre de control nos informaron que había poco techo y que debíamos aterrizar por instrumentos. De repente, al bajar, sentí que el ala izquierda rozaba las copas de los árboles. Sería quizá que la torre nos había dado mal la altura, o que tal vez no hubiéramos interpretado bien sus instrucciones; íbamos 300 metros más bajo de lo prudente.

Salté de mi puesto y me dirigí a la cola. Todo pareció desbaratarse a un tiempo. Una ala se arrancó al atorarse en los árboles. El avión viró a la derecha y se empujó hacia arriba. Las luces se extinguieron y me fui de bruces, con tal fuerza que se me fracturó la cadera izquierda contra el brazo de la silla. El aparato siguió dando tumbos, luego se partió por la mitad. Cuando cesaron los ruidos, me hallé precisamente en el lugar donde se había partido, aprisionado entre escombros y echado sobre el cadáver del mayordomo.

Mi codo izquierdo estaba hecho pedazos; el nervio triturado; se me fracturaron varias costillas, y dos trozos cortantes me habían atravesado la piel. Tenía además fracturadas la pelvis y la rodilla izquierda, partido un nervio de la cadera izquierda. Por último, me hallaba empapado en sangre mezclada con gasolina de alto octanaje de los tanques rotos. Sin embargo, no había habido ni explosión ni incendio.

De las 16 personas que íbamos a bordo, 11 estábamos todavía con vida, y comencé a oír conversaciones en las tinieblas, a mi alrededor. Algunos, como yo,

cataban gravemente heridos e impedidos para moverse; otros, simplemente sacudidos y atolondrados. Estaba lloviendo y hacía frío.

Una voz masculina dijo:

-Hagamos una hoguera para calentarnos.

-¡No! -el miedo me dio fuerzas para hablar-. Se incendiaría la gasolina...
¡No vayan a encender ningún fósforo!

Por un momento reinó el silencio.

-¿Quién es el que habla? -preguntó alguien.

-Rickenbacker -le dije-. No enciendan fósforos. Esperemos tranquilos. Alguien vendrá a salvarnos.

Sufría intensos dolores. En la desesperación traté de liberar la cabeza de los escombros que me aprisionaban. Un filo del metal cortante me rompió el párpado y se me salió el globo del ojo que me quedó colgando sobre la mejilla.

En la luz grisácea de las horas del amanecer, como a las siete de la mañana, llegó por fin hasta nosotros la partida de salvamento. Tardaron una hora en cortar el metal suelto y retorcido que me tenía atrapado. Los pasajeros que podían andar fueron guiados hasta un camino; al resto nos llevaron en camillas. Ibamos rumbo al Hospital Piedmont, de Atlanta.

Al verme llegar, un interno dijo: "Este está más muerto que vivo. Vamos a atender primero a los que podemos salvar"; tal era la condición lamentable en que me hallaba.

A los cuatro días aún seguía yo respirando. Me repararon el ojo con éxito, y con gran pericia me remendaron y me empacaron en yeso desde la barbilla hasta las uñas de los pies. Pero entonces comencé a morir. Sentía la presencia de la muerte y sabía que me iba. Quizá el lector haya oído decir que es duro fallecer, no lo crea. Morir es lo más agradable, lo más dulce, la sensación más sensual que jamás se ha experimentado. La muerte se nos presenta disfrazada de amiga compasiva. Todo es calma y serenidad. Qué maravilloso sería simplemente abandonar, flotando, el mundo. Morir es fácil. Para vivir hay que luchar

Y eso fue lo que hice. Reconocí el engaño de aquella sensación muelle, deliciosa -supe que era la hora suprema-, y me defendí. Literalmente fue un combate lo que tuve que reñir en la mente; apartar el dolor. Durante diez días mantuve una pugna continua con la Parca y muchas veces estuve a punto de ceder a su marrullería. En cada ocasión me rehice y luché a brazo partido hasta que por fin me hallé fuera de peligro. Fue una ardua convalecencia, pero pasados cuatro meses y dos días del accidente, me dieron de alta en el hospital.

Muchas veces he creído que la Providencia me ha salvado de la muerte en tantas veces para un propósito definido; quizá para servir a mi patria. Por eso a principios de 1942 recibí, casi con sentimiento de gratitud, una llamada de Washington. Ya me había repuesto totalmente de las heridas, aunque siempre cojearé un poquito al andar.

Me llamaba el general "Hap" Arnold, comandante de la Fuerza Aérea. Los Estados Unidos estaban en guerra, y él deseaba encomendarme una misión. Pocos meses más tarde me encaminaba al malogrado vuelo en el Pacífico.

PASOS SOBRE UNA ALA

De alguna parte tenía que haber venido aquel hidroavión. De ¿l hablamos durante toda la noche.

-Si hay uno tiene que haber más -dije-. Es la mejor noticia que hemos tenido.

Al día siguiente aparecieron dos aviones más, del mismo tipo. Tampoco nos vieron. Y a la mañana siguiente pasaron otros cuatro. Nuestro ánimo decayó. Eramos muy difíciles de ver. Nuestras lanchas diminutas eran apenas puntos en el océano; casi no podían distinguirse de las crestas blancas de las olas.

Pasó la tarde y el día siguiente. No vimos más aviones. Tal vez, sin saberlo, habíamos flotado a través de un grupo de islas y estábamos otra vez fuera del alcance de las patrullas.

A Cherry se le ocurrió algo que juzgué una locura. Quería tomar la balsa pequeña y alejarse remando solo. Eso me parecía de lo más imprudente. Las tres embarcaciones juntas serían más fáciles de ver que una sola. ¿Y cómo sabría qué dirección tomar?.' Pero él estaba resuelto. Sólo pude desearle buena suerte. De Angelis le entregó su bote y Cherry' se alejó a golpe de canaleta.

Después Whittaker y De Angelis quisieron seguir su ejemplo. Nuevamente me opuse. El pobre Reynolds se hallaba con ellos inconsciente en el fondo de la balsa. Me parecía injusto con él. Pero se marcharon. Al anochecer, ambas balsas habían desaparecido de la vista. Me había quedado solo con Adamson y Bartek. Ninguno de ellos estaba en condiciones de enterarse de lo que estaba pasando. Yo tenía que levantarles las cabezas para verterles en la boca sus raciones de agua.

Aquella noche fue larga. Al salir el Sol el viernes 13 de noviembre hacía un calor insoportable. Llevábamos 24 días en alta mar. Estuve vigilando constante y atentamente, pero parecía que los tres -mis dos compañeros inconscientes y yo- estuviéramos solos en el mundo. Ni siquiera una gaviota cruzaba por el firmamento. Luego, ya bien entrada la tarde, sentí que Bartek me jalaba de la camisa. Me había quedado dormido, él estaba despierto.

-Oiga, mi capitán... ¡Aviones!

Eran dos. Adamson y Bartek estaban demasiado débiles para ponerse en pie, y tampoco tenían fuerzas para sostenerme si yo lo intentaba. Así que tomé mi viejo sombrero y lo agité repetidas veces por encima de la cabeza. Los aviones volando bajo nos pasaron por encima y siguieron su camino. No sabía yo si mis compañeros podrían durar otra noche.

Media hora después volvimos a oírlos. Salían del sol, directamente hacia nosotros. Les gritamos excitados y agitando los brazos sin cesar.

Esa vez sí nos vio el piloto. Aprecié que nos había visto. Nos sonrió y contestó a nuestras señas. Era un hidroplano de la Armada.

El primer avión hizo un círculo completo alrededor de la balsa, luego salió en busca del otro. Cuarenta y cinco minutos después, aproximadamente, volvieron. Uno se quedó en el aire, describiendo círculos. Por fin, ya cayendo la tarde, bajó haciendo un acuatizaje sobre el mar picado. Remé para acercarme y me agarré a uno de los pontones.

El piloto era el teniente William Eadic, quien me dijo: -Está en camino un barco torpedero, pero tengo miedo de encender una luz. Puede haber japoneses por los alrededores. Propongo que nos deslicemos sobre la superficie del agua hasta la base. Queda a unos 65 kilómetros.

-Vamos -le dije.

-Ya encontraron a los demás -me informó.

Eramos los últimos. Estábamos cerca de las islas Elice, a unos 800 kilómetros al sudoeste de Cantón.

En la cabina cabía solamente uno de nosotros, y Adamson era el más enfermo, así que Eadie y el radiotelegrafista nos colocaron a Bartek y a mi en las alas, donde nos sujetaron. Después comenzamos a andar sobre la superficie del océano. "Gracias a Dios", repetía yo una y otra vez: "Dios salve a la Marina". Nuestra dura y larga prueba había terminado.

REFUERZO DE LA FE

Los siete sobrevivimos a aquella aterradora experiencia. Por mi parte me repuse rápidamente. De 82 kilos de peso, había bajado a 57, pero bebiendo jugos de frutas por litros y comiendo de todo lo que veía, en dos semanas recobré nueve kilos. El primero de diciembre pude volar otra vez sobre el pacífico, para celebrar la entrevista con el general Mac Arthur.

Uno de (os resultados de nuestra azarosa aventura fue que se rediseñaran por completo los equipos de salvamento. Las balsas infiables se hicieron más anchas y más largas, se dotaron de velas y de avíos de urgencia, como alimentos concentrados, vitaminas, estuches de primeros auxilios y aparejos de pesca con la debida camada. También se equiparon con radios y con pequeños destiladores químicos para convertir en potable el agua salada del mar.

Pero de todos los cambios que se deben a esos 24 días que pasamos en el Pacífico, el mayor se produjo en mi persona. Siempre había sido devoto privadamente, aunque muchos de mis amigos jamás lo habían sabido. Después de nuestro rescate, que atribuí directamente a la Providencia, no vacilé más en exteriorizar mis verdaderos sentimientos.

El periodista Ray Tucker escribió: "Rickenbacker se ha convertido en evangelista sin saberlo. Hoy se le nota en los ojos un fulgor y en la voz un timbre que no son de este mundo".

Ray se equivocó sólo en una cosa. Yo sí lo sabía. Desde los días de mi aventura en el Pacífico, la fe en Dios ha sido parte activa y abierta de mi vida.

AMIGO DE LAS GAVIOTAS

En un solitario tramo de la costa oriental del estado de Florida, a la puesta del sol. un anciano solía caminar llevando un cubo lleno de pescados.

El cielo no tardaba en cubrirse con una densa nube de puntos danzarines que aumentaban por momentos; eran gaviotas que en gran número acudían a verse con el anciano. Este permanecía en la playa, rodeado por una blanca bandada de aves, hasta quedarse vacío el cubo. Pero aun entonces las gaviotas se quedaban. Alguna tal vez se posaba en su sombrero, y entonces dulcemente venía a la memoria de aquel hombre el recuerdo de cierto día en medio del océano.

Finalmente, se terminaron todos los días de aquel anciano. Y si las gaviotas todavía regresan a ese sitio, no es en busca de alimento, sino por rendir tributo al secreto de un amable desconocido.

Quienquiera que no haya olvidado el mes de octubre de 1942, se acordará quizá del día en que al capitán Eddie Rickenbacker se le dio por perdido en alta mar. Rickenbacker llevaba el encargo de entregar un despacho de suma importancia al general Douglas Mac Arthur, quien tenía su cuartel general en Nueva Guinea. Pero en algún punto del Pacífico Sur, él y sus hombres se vieron obligados a amarizar con su Fortaleza Volante B-17.

Durante cerca de un mes, el capitán Eddie y sus siete compañeros debieron flotar a la deriva en tres balsas, en lucha contra el oleaje, el tiempo y un sol abrasador, y replegándose cuando unos gigantescos tiburones daban contra las balsas.

Pero fue el hambre el más formidable de sus enemigos. Se necesitaría un milagro para que lograran sobrevivir. Y éste se realizó.

El propio capitán Eddie lo contó así. “Esa tarde dimos fin al oficio religioso con una plegaria por nuestra salvación y con un himno de loor. Nuestra charla fue decayendo a causa del agobiante calor. Con la gorra bajada hasta los ojos para protegerme del resplandor del sol, me quedé dormitando. Poco después, algo se posó en mi cabeza. Supe que era una gaviota. Sin hacer ningún movimiento, alcancé a ver que todos mis compañeros mantenían la vista fija en la gaviota, que significaba alimento... si lograba yo atraparla”.

El capitán Eddie atrapó al ave. Todos comieron su carne, y emplearon los intestinos como camada para atrapar peces. Los sobrevivientes se alimentaron y sus esperanzas se vieron renovadas gracias a una gaviota que, volando a centenares de kilómetros de tierra, se les ofreció en sacrificio.

Ya el lector sabrá que el capitán Eddie salió con vida de aquel trance.

Y ahora también sabe ya que no lo olvidó nunca. Porque muchas veces, al ponerse el sol, en un solitario tramo de la costa de Florida, se vio a un anciano en aquel punto, caminando ligeramente encorvado y llevando un cubo repleto de comida para las gaviotas.