

Más Lejos que la Luna

Por David de León

Todo comenzó en el año de 1930, en un cálido verano en la granja de mi abuelo que estaba situada en un lugar llamado Wapakoneta en Ohio, uno de los 50 estados de mi nación, así es Estados Unidos. Nací un 5 de Agosto, día en el que mi padre y mi madre eran alegres por supuesto. Mi padre se llamaba Stephen y mi madre Viola, los dos de origen Alemán. Tenía dos hermanas llamadas June y Dean, las dos al ser mayores que yo, eran las que cuidaban de mí, claro como todos los hermanos mayores hacen.

Mi padre tenía el empleo de auditor, él trabajaba en el gobierno del estado de Ohio y por eso desde mi nacimiento nuestra familia no dejaba de trasladarse de un lado a otro dentro del estado, incluso llegamos a vivir en veinte localidades distintas.

Cuando cumplí tan solo los dos años de edad, mi padre me llevó a ver unas carreras aéreas en Cleveland, un poblado que estaba a las afueras del estado, muy cerca de la costa. Fue aquí cuando quede fascinado por tales aeronaves, y empecé a ilusionarme con ellas, incluso tenía mi habitación llena de dibujos de aviones y cohetes, mis hermanas decían que de grande sería el piloto de la familia.

Era un 20 de Julio de 1936, yo tenía 5 años y mi padre había conseguido dos entradas para volar, era tal mi emoción que el tiempo que tuvimos que esperar para subir a la avioneta se me hacía casi eterno, mi padre entregó los dos boletos y él y yo, junto con otras personas extrañas de la localidad de Warren, subimos a la avioneta, era un modelo Ford Trimotor al cual el piloto lo apodaba "Tin Goose" que en español quiere decir "Ganso de Hojalata", vaya que nombre más ridículo para tal aeronave, mientras sobrevolaba esa localidad, me estaba divirtiendo tanto, que no quería que acabara, aunque al principio experimenté un poco de miedo, pues no es tan fácil subir a un avión por primera vez. Vaya experiencia, sin

duda una de las mejores que he tenido en la vida, a pesar de que haya sido a una muy corta edad, aún recuerdo todos los detalles de aquella aventura.

Como cualquier infante haría, yo era muy activo en la escuela, aunque por el trabajo de mi padre, teníamos que mudarnos cada dos por tres y con esto un cambio de escuela y a su vez un cambio de compañeros, no me importaba, pues yo seguía teniendo esos buenos amigos siempre presentes. También mientras estudiaba, había unas ocasiones en las cuales me aburría por las tardes, así que mi madre decidió enviarme a un campamento de boy scouts, en el cual permanecí durante varios años y conseguí el rango "Eagle Scout" de los cuales era el más alto de todos.

Mi afición por volar era cada vez mayor, crecía cada día y cada minuto más, leía periódicos acerca de esto, veía programas de televisión y me emocionaba más y más. Mi padre tomó una decisión muy importante para todos nosotros, y decidió que nos iríamos a vivir de nuevo a mi lugar de nacimiento. Habían sido ya 14 años de estar viajando constantemente, a través de todo el estado.

Por fin había regresado a la granja de mi abuelito, ya tenía los trece cumplidos y era hora de ingresar a la escuela secundaria de Blume, era un lugar muy silencioso y aburrido, así que tenía que distraerme con algo más que la secundaria, a pesar de que tenía buenas calificaciones. Ya había dejado atrás mi pasión por los aviones, hasta que descubrí que en el aeródromo de Wapakoneta, daban clases de aviación y pilotaje. Había retomado "vuelo" y decidí inscribirme en esto.

Había permanecido tomando estas lecciones de vuelo y por fin después de 2 años, cuando celebré mi dieciseisavo cumpleaños, piloteé mi primer vuelo, y claro obtuve mi permiso para pilotaje, lo más curioso es que lo obtuve antes que el permiso de conducir. Un año más tarde con casi diecisiete años de edad, comencé a estudiar Ingeniería Aeronáutica en la universidad de Purdue en Indiana. Fui el segundo de los tres hermanos que asistieron a la universidad, así que mi padre estaba muy orgulloso de mí.

También fui aceptado en el prestigioso Instituto Tecnológico de Massachusetts , pero el único ingeniero que conocía, ex alumno del MIT, me disuadió de estudiar en esta universidad tecnológica diciéndome que no era necesario completar mis estudios allí para tener una buena educación. Mi matrícula universitaria fue costada por una beca el Programa Holloway, cuyos candidatos se comprometían a estudiar durante dos años en la universidad, seguidos de tres años de servicios en la Armada de los Estados Unidos y finalmente de otros dos años para completar los estudios superiores, así que emprendí mis estudios.

Fui llamado a filas con dieciocho años un día 26 de enero de 1949 por la Armada de los Estados Unidos. Ingresé en la base aérea de Pensacola para iniciar la formación de piloto. Mi entrenamiento a bordo de los buques USS Cabot y Wright duró 18 meses y al final del entrenamiento obtuve el permiso para volar desde portaviones, unas plataformas situadas en el mar, para despegar aeronaves desde ellas. Unos días después de cumplir veinte años de edad, ya era una cifra considerable para un joven piloto, fui informado por medio de una carta de que estaba completamente apto para convertirme en un aviador naval. Era claro que mi familia y yo debíamos festejar esto, pues de ser un joven boy scout a ser un piloto para la armada, no es nada fácil de lograr, y mucho menos si no cuentas con los recursos necesarios.

Mi primer destino fue el Escuadrón 7 del Servicio Aéreo de la Flota en la Base Aeronaval de San Diego. Dos meses después fui asignado al Escuadrón de Cazas 51 que estaba equipado con aviones de reacción, y realicé mi primer vuelo en este tipo de aparatos a bordo de un F9F-2B Panther, que era un avión de guerra que cargaba dos misiles de reacción con sí.

En junio de ese año aterricé por vez primera en un portaaviones, esas plataformas en las cuales ya estaba autorizado y apto para despegar. En ese mismo año fui ascendido de cadete a alférez, que era el puesto que estaba justo por debajo de ser un teniente en la armada.

También participé en la guerra de Corea cuando escolté aviones de guerra muy parecidos a aquel F9F-2B Panther, incluso mientras bombardeaba a una muy baja altitud mi nave fue impactada por un misil, haciendo que perdiera el control, pocos segundos después realicé una maniobra evasiva, y por supuesto lo recuperé para poder aterrizar firmemente.

Volé en un total de 78 misiones sobre Corea que sumaron 121 horas de vuelo. Fui galardonado con la Medalla del Aire por veinte misiones de combate y con la Estrella de Oro por otras veinte. Finalmente era hora de dejar la armada para dedicarme también a otras cosas, con veintidós años pasé a ser teniente en la reserva, en la cual permanecí los siguientes ocho años, hasta que renuncié en octubre de 1960.

Después de servir en la Armada y en la guerra de Corea, regresé a la Universidad Purdue, pertencí a la fraternidad Phi Delta Theta. También fui miembro de la Banda Honoraria Nacional de la fraternidad Kappa Kappa Psi y toqué el bombardino barítono en la banda de marcha de la Universidad Purdue. Finalmente me gradué en el 55, fue una larga pero eficaz espera, también me convertí en un piloto de pruebas, para un supuesto proyecto de la fuerza aérea de los estados unidos.

Conocí a Janet Elizabeth Shearon, que se estaba especializando en economía doméstica que después de tres años llegaría a ser mi amada esposa. Años después, en 1970, completé mi maestría en ciencias de ingeniería aeroespacial en la Universidad del Sur de California, una de mis más grandes y preciadas metas en la vida.

Había sido seleccionado por el programa de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos para llevar un hombre al espacio. Fui elegido como miembro del grupo de pilotos asesores de la nave espacial militar Boeing X-20 Dyna-Soar y fui seleccionado por la Fuerza Aérea como uno de los siete pilotos-ingenieros que podrían volar al espacio cuando este aparato fuera una realidad.

Meses después de que se anunciara que se estaban buscando candidatos para convertirse en astronautas de la NASA, me emocioné tanto ante las

perspectivas que ofrecían tanto el programa Apolo como la investigación de un nuevo campo aeronáutico.

Esta era la mejor oportunidad que había tenido en toda mi vida, pero no todo es felicidad. A uno de mis tres hijos, Karen, se le había diagnosticado un tumor, hicimos todo lo posible para rescatarla, pero con tan solo 2 años de edad, la perdimos para siempre. Sus dos hermanos Eric y Mark, estaban muy tristes por la pérdida de su única hermana, ellos presenciaron todo lo ocurrido, y creo que aunque fueran niños ellos también lograron entender todo con claridad. La enfermedad de Karen había avanzado tanto, que ni siquiera los tratamientos de rayos X para detener el crecimiento de ese maligno tumor, pudieron salvarla, incluso llegó un punto en el que ella ya no podía hablar ni moverse, toda una desgracia.

Dejando la tristeza atrás, después de varios meses, la armada de los Estados Unidos dio a conocer finalmente aquellos que tripularían su nuevo proyecto del hombre a la luna, el cual se hacía llamar como "Programa Gemini", mi puesto sería el piloto comandante, junto a mi compañero David Scott como piloto. Este proyecto fue todo un éxito, tanto que después de un año se lanzó otro proyecto del programa Gemini, esta vez el Gemini 11, en el cual participé como piloto comandante de reserva, mi tarea en aquel proyecto, era más bien de enseñanza, pues yo conocía muy bien el sistema y ayudé al novato William Anders, que era nuevo en esto de los viajes espaciales.

Un año más tarde, mientras yo junto a otros tres compañeros de la NASA, nos encontrábamos firmando el tratado sobre el espacio ultraterrestre en Washington DC, una tragedia ocurrió esa tarde, pues al parecer uno de los proyectos de la NASA, el Apolo 1, había resultado en una catástrofe, dejando a toda su tripulación en pérdida, y dejándole una gran mancha en el limpio expediente que tenía una gran compañía como lo era la NASA, esta noticia nos dejó paralizados a mis compañeros y a mí, acto seguido pasamos toda la noche, lamentándonos y bebiendo, hasta olvidar lo sucedido.

El 5 de abril de 1967, fecha en la que se hizo público el resultado de la investigación sobre el fuego en el Apolo 1, me uní a otros diecisiete astronautas para una reunión con Deke Slayton. Lo primero que este dijo fue "Los chicos que volarán en las primeras misiones lunares son los que están en esta habitación" no mostré ninguna reacción a ese anuncio porque no me causaba sorpresa, los hombres que se encontraban allí eran todos veteranos del proyecto Gemini y por tanto las únicas personas que podrían volar en las misiones lunares. De esa manera, en base al esquema normal de rotación, yo mismo comandaría el Apolo 11.

Durante el lanzamiento del Apolo 11 al espacio, mi corazón palpitaba de una manera muy fuerte, al sentir la emoción de saber que sería parte de los primeros hombres en llegar a la luna. La primera fase fue muy ruidosa. La cápsula de mando del Apolo era además bastante más espaciosa y la posibilidad de moverse más libremente que ofrecía a los tripulantes fue quizá el motivo por el que ninguno de sus tres astronautas sufrió el síndrome de adaptación espacial, algo que sí sintieron astronautas anteriores. Estuve especialmente contento, ya que de niño había sido propenso a sufrir cinetosis y podía llegar a tener náuseas tras períodos prolongados de acrobacias aéreas, esto no era rivalidad para mi entusiasmo y mis ganas de poder tocar el suelo lunar, y de tan solo imaginar las personas que estaban observando esto, sentía que mi corazón iba a estallar de la emoción.

El objetivo del Apolo 11 era posarse sobre la Luna de forma segura, aunque no necesariamente en un punto concreto. A los tres minutos de iniciar el descenso sobre nuestro satélite natural, me percaté desde el módulo lunar, bautizado Eagle, que pasaban sobre los cráteres lunares unos dos segundos antes de lo previsto, lo que significaba que alunizaríamos varios kilómetros más allá del punto pretendido. Mientras el radar de alunizaje de la Eagle detectaba la superficie, aparecieron varias alarmas de fallo en la computadora. La primera fue la alarma código 1202, cuyo significado desconocíamos yo tanto como Aldrin, mi compañero de tripulación, a pesar de nuestro exhaustivo entrenamiento. Enseguida nos pusimos en contacto. Desde Houston, nos mencionaron que no debíamos preocuparnos por ese error, pues significaba, que la computadora estaba

procesando alguna información innecesaria y que dejaría de procesar la de menor importancia

Cuando me percaté de que nos dirigíamos hacia una zona de alunizaje que consideraba poco segura, tomé el control manual del módulo lunar y traté de buscar otra zona más apropiada, lo que llevó más tiempo del esperado y de lo que ninguna simulación había previsto. Por ello, en el Centro de Control de Misión se preocuparon porque el Eagle se quedara sin combustible. Tras posar el módulo en la superficie lunar, Aldrin y yo creíamos tener unos cuarenta segundos restantes de combustible, incluidos los veinte segundos que debían reservar en caso de un aborto.

El alunizaje tuvo lugar varios segundos después de las 20:17:40 del 20 de julio de 1969. En ese momento, una de las tres sondas del módulo Eagle entró en contacto con la superficie de la Luna y un panel de luces se iluminó, tras lo que Aldrin exclamó "Luz de contacto". Apagué el motor y dije "Apagado".

A medida que el módulo se asentaba en la superficie lunar, Aldrin comentó "De acuerdo, paro de motor", y a continuación ambos enumeramos una serie de comprobaciones. "Le copiamos abajo, Eagle", mencionaron el equipo de rastreo allá en la tierra. Anuncié la exitosa maniobra de alunizaje al Centro de Control de Misión y al mundo con las siguientes palabras: "Houston, aquí la Base Tranquilidad. El Eagle ha alunizado". Buzz y yo lo celebramos dándonos la mano y con unas palmaditas en la espalda antes de retomar las numerosas comprobaciones de tareas que eran necesarias para que el módulo estuviera preparado en caso de tener que abandonar la Luna si surgían problemas durante los primeros momentos en su superficie.

Después de confirmar el alunizaje, allá en la tierra volvieron a agradecérnoslo y nos expresaron la ansiedad de los controladores de vuelo: "Roger,... Tranquilidad. Les copiamos en la Tierra. Tienen a un montón de chicos a punto de ponerse azules. Respiramos de nuevo. Muchas gracias"

Aunque el plan oficial de vuelo de la NASA preveía un período de descanso para los tripulantes antes de su actividad, pedí que el paseo lunar se adelantara a

principios de la tarde, hora de Houston. Una vez que estuvimos listos para salir, se despresurizó el Eagle, se abrió la escotilla y me dirigí en primer lugar hacia el exterior. Cuando llegué al final de la escalera, dije: "Voy a bajar del módulo lunar ahora". Luego me giré y posé mi bota izquierda en la superficie lunar, tras lo que pronuncié: "Es un pequeño paso para un hombre, pero un gran salto para la humanidad"

Después de volver al interior del módulo lunar, cerramos y sellamos la escotilla. Mientras nos preparábamos para despegar de la Luna, ambos nos percatamos de que con nuestros voluminosos trajes habíamos roto el interruptor de ignición para el motor de ascenso. Usando un bolígrafo, pulsamos el disyuntor para activar la secuencia de despegue. El módulo abandonó la superficie lunar y continuó para encontrarse y acoplarse con el módulo de mando y servicio que orbitaba la Luna, llamado Columbia, y en el cual esperaba Michael Collins. Los tres astronautas regresamos a la Tierra y aterrizamos en el océano Pacífico el 24 de julio, donde fuimos recogidos por el portaviones USS Hornet.

Tras pasar una cuarentena de dieciocho días, durante la cual se aseguró que no traíamos infecciones ni enfermedades de su aventura espacial, nosotros, los tres miembros del Apolo 11, ya mundialmente famosos, nos embarcamos en una gira llamada "El Gran Salto" por todo Estados Unidos y muchos países alrededor del mundo durante 45 días.

Soy Neil Armstrong y esta es la historia de cómo llegué a la luna, me convertí en un personaje mundialmente famoso, y un héroe para mi nación, al participar en "un momento en la historia humana que nunca se olvidará". Si crees que un niño o un joven cualquiera no puede lograr algo inmenso, piénsalo dos veces, porque tu como yo, puedes lograr algo grande. La capacidad de un hombre es infinita, no te pongas obstáculos tú mismo en tu propio camino hacia la grandeza, siempre mira hacia delante y piensa bien en lo que haces. Tal vez, hay piedras en el camino, y tal vez tropezarás, pero ten algo seguro, todos cometemos errores, incluso los más grandes. No temas a lo que pasa a tu alrededor, porque si lo haces no llegarás más lejos que la luna.