



Entrevista con Alexei Leonov, el primer hombre que caminó por el espacio exterior

El 18 de marzo de 1965, la FAI celebra el 50 aniversario del primer paseo espacial. Este éxito fue conseguido con el cosmonauta ruso Alexei Leonov durante la misión del Voshkod 2. Permaneció en el espacio exterior un total de 12 minutos y 9 segundos, un operación que la FAI estableció como Récord Mundial en la ["Duración extravehicular por el espacio"](#). Nació el 30 de mayo de 1934, y a día de hoy sigue viviendo en Rusia.

Esta entrevista contó con la inestimable ayuda del General Vladimir Ivanov, Presidente de la Federación Rusa de Deportes Aeronáuticos.

¿Qué le empujó a ser cosmonauta?

Tras el éxito del lanzamiento del primer satélite artificial alrededor de la Tierra (el 4 de octubre de 1957), el Departamento de Investigación de Serguei Korolev puso en marcha el proyecto de una misión espacial habitada. En 1958, el Instituto de medicina aeroespacial fue el encargado de determinar las cualidades necesarias de los miembros de la tripulación de futuras naves espaciales.

¿Qué tipo de hombres debían ser?

Según la hipótesis de Serguei Korolev, el primer cosmonauta (encargado de dirigir la nave) debía ser un piloto de caza. Esta profesión era la más adecuada según las necesidades de pilotaje de un vehículo espacial. El piloto de caza es, por sí mismo, un navegante, un ingeniero de a bordo, un operador de radio y un tirador, capaz de soportar una fuerza g de 10 g como mínimo. Unos 3.000 pilotos de aviación a reacción de la época fueron examinados en todas las situaciones posibles, día y noche. Todos debían tener menos de 30 años, medir menos de 1,75 m y presentar un estado de salud perfecto. Veinte hombres (la «promoción Gagarin») superaron este concurso.

¿Cuáles eran las principales cualidades que se exigían a los cosmonautas para formar parte de la tripulación de la misión «Voskhod 2»? ¿Estas cualidades son diferentes de las que hoy en día se espera de un cosmonauta?

En el momento de la constitución de la tripulación del «Voskhod 2», para señalar el desafío que representaba una salida extravehicular al espacio, principalmente nos centramos en la compatibilidad psicológica de los cosmonautas, su resistencia, sus altos conocimientos en ingeniería, su dominio de la navegación espacial y, especialmente, su capacidad para trabajar con escafandra.

Hoy, todos los cosmonautas que se preparan para un vuelo obligatoriamente cuentan con una formación en salidas extravehiculares al espacio. La única diferencia con respecto a lo que se nos exigía en aquella época es el menor nivel de exigencia sobre el aspecto de la vista (las gafas están

permitidas, el número de empastes dentales es mayor, la edad de los cosmonautas se ha revisado y se ha aumentado).

¿Cuáles fueron las razones por las que fue elegido, entre sus compañeros de equipo, para realizar la primera salida extravehicular al espacio?

Serguei Korolev me recomendó en el momento de la selección de candidatos para la primera salida extravehicular al espacio. Durante su intervención, él destacó mi buenísima preparación física, mis excelentes resultados en técnica de vehículos espaciales y mis cualidades como piloto. Incluso destacó mi habilidad para manejar el pincel. La comisión tuvo la misma opinión que él. En el momento de exhibir la nave «Voskhod 2», Serguei ya me encargó la tarea de comprobar la viabilidad de la salida extravehicular utilizando un compartimento estanco. Así me convertí en el cosmonauta responsable de la primera salida extravehicular al espacio.

¿Nos podría describir el momento en que, fuera de la nave, se encontró en el espacio, y el momento en que volvió a entrar en ella? ¿Cómo se sintió? ¿Tuvo miedo?

¡«La Tierra es redonda!» , dije con verdadero entusiasmo. Entonces, vi el Mar Negro y la península de Crimea. Giré la cabeza hacia la izquierda y vi Rumanía, Bulgaria y, al final, la bota italiana. Levanté la cabeza y vi el Mar Báltico y la bahía de Kaliningrad, que conocía desde niño. A la izquierda, a la derecha, arriba y abajo habían estrellas. La luz del sol era muy intensa, sentía su calor en las partes de mi cara que no estaban protegidas con un filtro. El cielo estaba negro y reinaba un silencio extraordinario. Detrás de mí, se desenrolló un cabo de 5,5 m para tener libertad de movimiento, alejándome de la entrada del compartimento estanco sin dificultad. La nave reaccionó de manera inesperada y empezó a girar lentamente alrededor del baricentro. Aquello no era normal. Corría el riesgo de entrar en un campo magnético, y el sol ya no estaba de cara sino a contraluz. Parecía un disco en la total oscuridad del cielo. Era imposible ver las estrellas alrededor del sol, pero a 30 grados de distancia se veían con claridad y había muchas más de las que podemos ver desde la Tierra. Incluso las estrellas de sexta magnitud se veían perfectamente.

Hacía 8 minutos que flotaba libremente, y claramente sentí que el volumen de mi escafandra había cambiado. Mis dedos ya no tocaban la punta de los guantes, los pies flotaban dentro de las botas y, sobre todo, no llegaba al disparador de mi cámara de fotos, que estaba a mi derecha. En Tierra, durante los vuelos en ingravidez, podía usarlo sin problema para hacer fotos. Acercándome y alejándome de la nave, empecé a pensar en la misión: ¿cómo iba a enrollar un cabo de 5,5 m, con una mano, y unos guantes así? A lo largo de ese cabo, cada 50 cm, había una anilla de 2,5 cm de diámetro que tenía que fijar a un gancho. En 5 minutos íbamos a entrar en plena oscuridad, y la nave no disponía de un sistema de iluminación exterior. Con la mano derecha, desenganché la caja de la cámara de fotos y empecé a avanzar hacia el compartimento estanco, aguantándome con una sola mano y los pies por delante, como hacíamos en los entrenamientos en ingravidez. Tras intentarlo dos veces, vi que aquello no funcionaba. Calculé el tiempo de luminosidad que quedaba y la reserva de oxígeno que tenía, y decidí bajar la presión en mi escafandra a 0,27 atmósferas. Sabía que casi llegaría al punto de ebullición de nitrógeno en sangre, pero no tenía elección. Desde el Departamento de Investigación tenía orden estricta de informar a la Tierra sobre todo lo que hacía, más aún si disminuía la presión de mi escafandra. No respeté esa norma, y no informé de ello para no sembrar el pánico y provocar una marea de preguntas. De todos modos, nadie podía venir en mi ayuda.

Cuando la presión descendió, sentí un gran alivio, pero en el transcurso de las operaciones tuve que cambiar la manera de entrar en el compartimento estanco. No puse los pies por delante, como en los entrenamientos, sino la cabeza, y lo conseguí. Sin embargo, la entrada al compartimento fue más complicada. Igualmente, tenía que hacer una voltereta para comprobar el cierre de la escotilla y entrar en la nave por los pies. Sin dejar de hacer todas esas operaciones, no quitaba la mirada de mi cámara para que no saliera volando del compartimento.

Cincuenta años después de este acontecimiento histórico, ¿qué recuerdo de la misión «Voskhod 2» ha quedado grabado en su memoria?

Lo que ha quedado en mi memoria, sobre todo, es aquel increíble silencio, el latido de mi corazón y mi dificultad para respirar.

¿Ha conocido a otros pioneros del espacio, como Neil Armstrong o Buzz Aldrin? ¿Ha podido compartir sus experiencias? ¿Hay puntos en común entre sí?

Conozco muy bien a los astronautas del programa *Mercury*, a los del *Gemeni*, del *Apollo*, del *Skylab* y algunos comandantes del *Shuttle*. Hace 45 años que mantengo una relación de amistad con Tom Stafford, Vance Brand y Alan Bean, que también es un destacado pintor del cosmos. En un ámbito profesional aunque igualmente amistoso, tuve la suerte de conocer a Buzz Aldrin y el inolvidable Neil Armstrong. Poco antes de la muerte de Neil, participaba con él en el festival *Starmus* de las Islas Canarias. Organizábamos una mesa redonda. A pesar de todo tipo de dificultades políticas, siempre mantuvimos una buena relación profesional, ¡y siempre está de actualidad!

Según usted, ¿cómo va a evolucionar la aeronáutica en el futuro?

Las operaciones de la estación espacial internacional (ISS) se desarrollarán llegando a un año la duración de la presencia a bordo de la tripulación. En 2 o 3 años, los taikonautas chinos podrán alcanzar la estación. Los programas de aterrizaje en la Luna se desarrollan poco a poco en Estados Unidos y Rusia, y en China se están llevando a cabo intensas investigaciones. Creo que China será el segundo país que aterrice en la Luna. También se está buscando la manera de aterrizar en Marte, pero la misión no podrá llevarse a cabo antes de 2035, si todo sigue su curso en la Tierra.

Según su opinión, ¿cuál es el «próximo gran sueño espacial»? ¿Cuáles son los nuevos desafíos, las nuevas ambiciones de la aeronáutica?

En órbita, ya hemos conseguido producir ciertas preparaciones médicas que contienen componentes físicamente imposibles de fabricar en la Tierra, hemos conseguido hacer crecer cristales con una estructura perfectamente geométrica. Por ejemplo, el arseniuro de galio, muy utilizado en la industria electrónica. En este momento, es imposible poner en marcha una producción industrial de estos materiales, no solo por la poca potencia de los equipos empleados, sino por la falta de tiempo necesario para la obtención de una ingravidez perfecta. La presencia constante de 2 o 3 tripulaciones a bordo de la estación espacial internacional crea una vibración que entorpece el proceso tecnológico de producción de los modelos deseados. Habría que utilizar la estación como un módulo habitado y para experimentos que no requieran una gravedad nula, como por ejemplo en astronomía, astrofísica, geofísica, para experimentos o investigaciones biomédicas. Cerca de estos hoteles, a poca distancia, girarán módulos industriales que automáticamente fabricarán lo que ya podemos fabricar. Las tripulaciones tendrán que alimentar con materia prima estas «fábricas», recuperar la producción y, periódicamente, realizar el mantenimiento preventivo de las instalaciones. En cualquier caso, Marte sigue estando en el horizonte de la humanidad.