

La Escuela de Reactores (Primeros tiempos, años...)

GERARDO GARCÍA GUTIÉRREZ

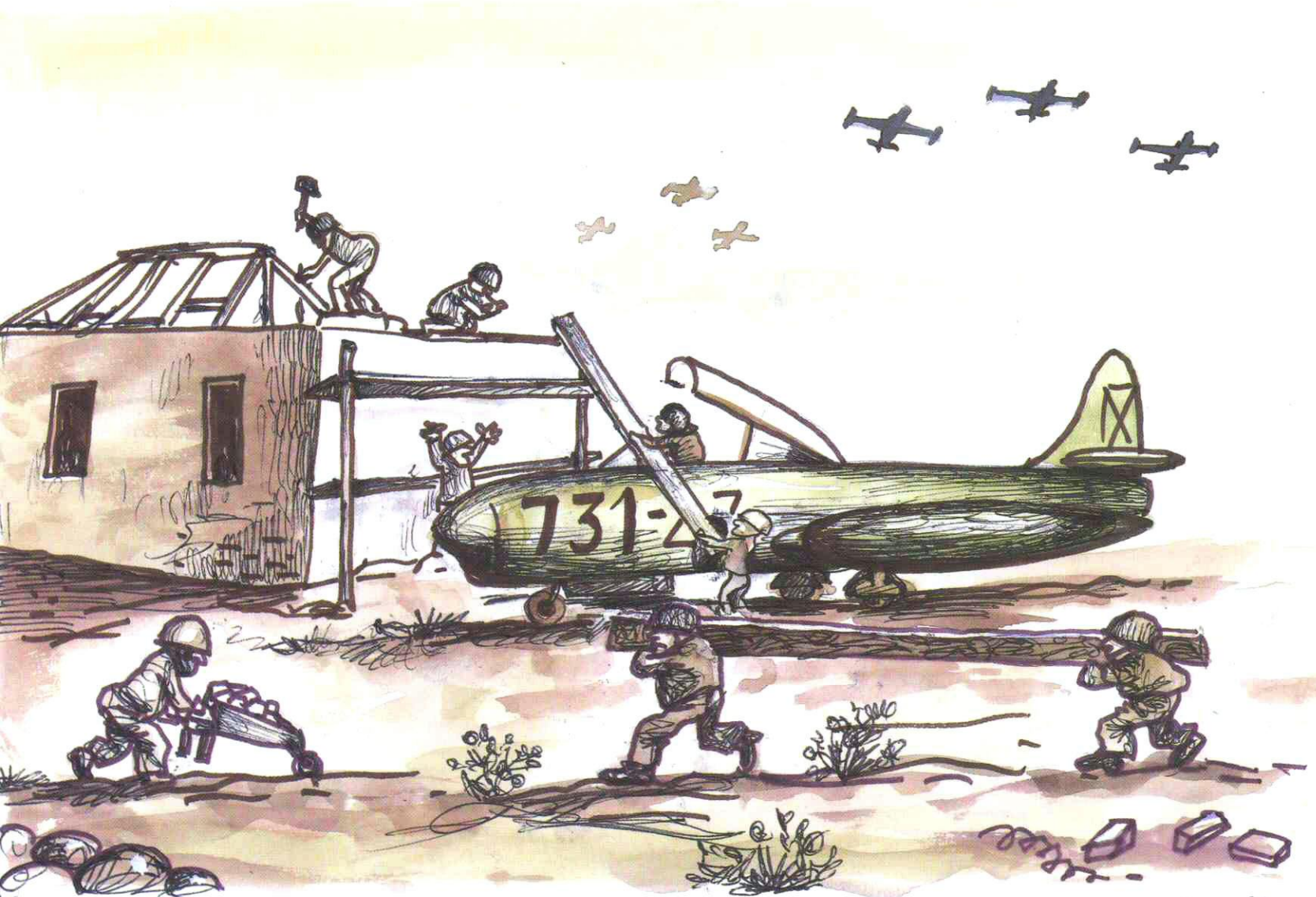
Mi destino a la Escuela de Reactores fue de "rebote". Me explicaré: cuando faltaban dos meses para terminar mi Curso de Transmisiones, aparecí destinado forzoso a la Base de Talavera donde por lo visto necesitaban un "titulado" en ello, y como yo aún seguía destinado en la extinta Escuela de Pilotos de Badajoz, el destino debió ser por "proximidad" supongo, ya que no por titularidad.

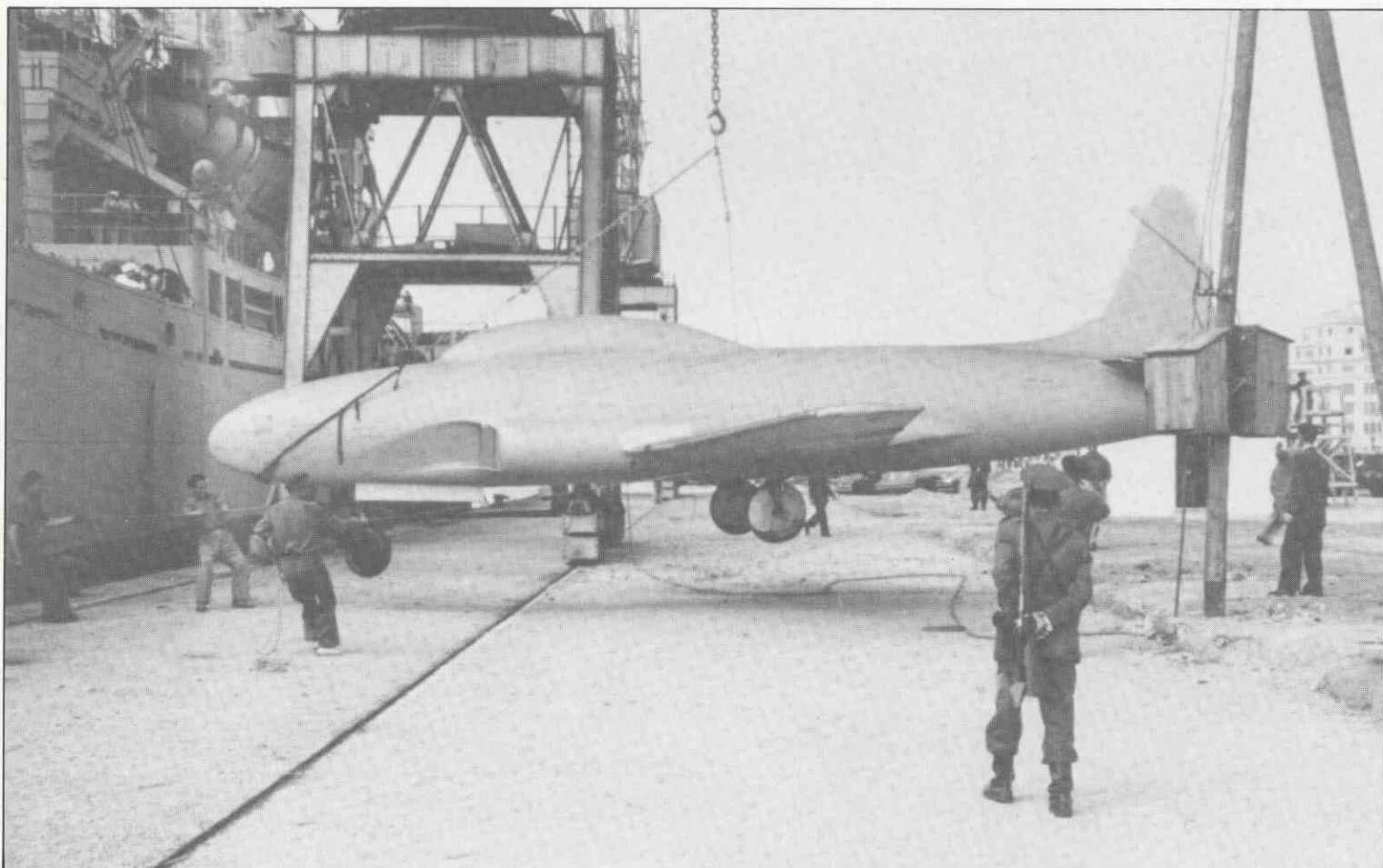
El tal Capitán de S.V. con el Título de Transmisiones (es un decir) le debió de sonar "a chino" al Jefe de la Escuela; menos mal que Villalón que tenía unas ganas locas de dejar el

"embolado" de Transmisiones de la Base, le puso a Gavilán en antecedentes y cuando terminé el Curso "con aprovechamiento" (¿a ver quién me quitaba el Título que se me había concedido graciosamente dos meses antes?) me presenté en mi destino. El Jefe, aleccionado por Villalón a mi favor, me preguntó si quería hacer el Curso de Reactores, hasta entonces reservado a un selecto grupo de Pilotos que iban a quedarse de Profesores en la Escuela; acepté con mucho gusto, aún con el condicionante del profesorado, pero aún hubo que salvar dos inconvenientes: que tenía pendientes varias solicitudes de vacantes de Con-

curso y que no tenía el Curso de V.S.V. La primera la obvió el Jefe rápidamente en el primer viaje suyo a Madrid, y la segunda también, pero a más largo plazo, al conseguir tres plazas para el primer Curso de T-6 de Salamanca; aunque éste había sido pensado sólo para los allí destinados y que serían los Profesores de la Escuela Básica; de las tres plazas dos para Tenientes destinados ya en Talavera (Abad y Beltrán) que tampoco tenían el dichoso Curso y una para mí.

A mi incorporación a Talavera aún se estaban soltando los Pilotos españoles por los dos Profesores americanos destinados al efecto, Capitán





A bordo de varios portaaviones de la U.S. Navy, los T-33 llegan al puerto de Santander, donde son desembarcados.

Encinas de una Escala así como de Complemento y que hablaba un castellano aceptable, no en vano su apellido (Encinas) era con toda seguridad de ascendencia hispana y el Teniente Agnius, de Academia que diríamos nosotros, y que al final de su estancia en Talavera logró "chamullar" un poco nuestro idioma; por cierto que se le localizó en EE.UU. de señores civiles ("civilizados") y vinieron ambos a celebrar con nosotros el 25º aniversario de la fundación de la Escuela.

Yo intenté volar de paquete, aquel verano, con los que estaban "suelos", que lógicamente efectuaban mucho entrenamiento, pero como "guinda" me dejaron en todo el "largo y cálido verano" (¡42º a la sombra muchos días!) subir una sola vez, con Valiente, con el que entre otras muchas cosas hice cuanta acrobacia se podía hacer en una sola clase.

Por fin, en octubre a Salamanca para efectuar el Curso de T-6, que debía haber terminado en Navidades, pero no fue así, y a los pocos días de reiniciado el Curso, en enero, se recibe un telegrama diciendo que el Capitán de S.V. García Gutiérrez se incorpore a Talavera "haya o no terminado el Curso de T-6" para que no hubiera duda; me quedé sin los vuelos nocturnos y alguna formación, creo.

El motivo de mi urgente incorporación era que empezaba el primer Curso de Reactores con profesorado español y entre los seleccionados (no

sé por quién, los otros) estaba yo, seleccionado por Gavilán y bien seleccionado, pues mientras Profesores y Alumnos se emparejaban por antigüedad, como luego fue norma en todos los Cursos, yo fui emparejado con Gavilán, claro que los otros no aspiraban, ni tenían que quedarse de Profesores en Talavera; pero salvando bastantes contratiempos (no merece la pena sacar a relucir los "trapos sucios") llegó la suelta y el final feliz del Curso.

El destino en Talavera no resultaba apetecible en aquellos primeros tiempos por varios motivos: la Base estaba sin terminar, con las calles aún de tierra, algunas asfaltándose lo que impedía el paso de vehículos, había que "peatonar" toda la Base; no teníamos Pabellón de Oficiales y en el de Suboficiales sólo utilizábamos el Bar; el Capitán de Día (¿o de Cuartel?) dormía en la Torre de Mando, en una habitación habilitada al efecto al lado de la Central Telefónica y tenía que compartir los aseos con los soldaditos de turno; uno de los barracones estaba inservible pues había servido de almacén de cemento a granel durante la construcción de las pistas y se tardó mucho tiempo en dejarlo utilizable ¡la de lavados interiores que ello requirió!; y ya en la parcela que me tocaba "administrar" las cosas que me estaban más boyantes: la línea telefónica a Badajoz se averiaba en cuanto llovía; al destacamento del Centro de Emiso-

res, situado a unos cuatro Kms. había que llevarle en coche diariamente las tres comidas; al otro destacamento del Radiofaro (nuestro entrañable BZ) se le suministraba semanalmente el rancho en especies, lo que traía en cada Junta Económica las protestas del Mayor, pues dicho suministro, sólo para cinco, encarecía mucho la plaza en rancho; el teletipo estaba nuevo, pero sin conectar a la red. Mi destino (bueno, y el de cualquier otro en mi lugar) estaba más que justificado ante la penuria de equipos de tierra de VHF: al principio un solo voluminoso TR-10, de cuatro canales, nada eficiente, lo que obligó más de una vez a tener que utilizar un avión en cabecera de pista para con su radio controlar el "carrousell"; luego hubo un "carrillo" de pista, para emergencia, donde en verano se asaba vivo el currito de servicio; hasta que por fin llegaron unos equipos ingleses (Marconi, creo recordar) con lo que se solventaron los problemas; pero antes, ello, fue motivo de más de un desplazamiento mío a Madrid para solucionar problemas directamente con el Coronel Aparicio en el Ministerio, "puenteando" al Jefe Regional de Transmisiones con gran violencia de mi parte.

Los equipos de HF no estaban mal y con ellos "mis muchachos" recibían los telegramas y todas las mañanas en grafía las ruedas meteorológicas, con lo que estábamos bastante bien informados de las condiciones de Sevilla,

Salamanca o Getafe, nuestros posibles alternativos. De la meteorología local se encargaba un "trío": Chorot, de la Cuadra y Moriano, quien, este último, llegó a cumplir las bodas de plata con la Escuela; y hablando de veteranos no puedo dejar de citar a Anselmo, bastante más antiguo que la Escuela en Talavera, pues por su condición de Ingeniero, fue el encargado de construir todas las pistas... y aún sigue allí.

Del T-33, que conocen bastantes Pilotos (la Casa constructora decía en aquel entonces que 8 de cada 10 Pilotos de reactores se habían hecho en T-33) recordar que era agradabilísimo de volar (la Bucker de reactores le llamó alguien) pese a los "balanceos" de los primeros vuelos; un freno aerodinámico muy efectivo en vuelo y muy a mano su mando; aquel "sombrecito" en la palanca de mando para con el dedo pulgar compensar el avión, tan asombrosamente cómodo y sencillo; una refrigeración que resultaba eficiente hasta con 42° a la sombra; un sistema de combustible del que creo recordar sólo UN fallo al dejar de suministrar un tip, y un sólo pequeño inconveniente: los giros a poca velocidad en el "parking", al no tener volante la rueda de morro, resultaban dificultosos, pero con gases y frenadas alternativas se arreglaban bastante bien... cuando había experiencia.

Con un equipo de VHF, inicialmente, de tan solo 8 canales nominados por letras, de la A a la H, y que era por su letra como nos entendíamos sin nombrar para nada la frecuencia; su "canopy" con el interruptor eléctrico accionado por el alumno desde el asiento delantero para cerrarlas en dos tiempos y evitar pillar los brazos al "Profe"

que volaba en el posterior, y el mando del seguro de la cúpula, amplio, grande, ostensible para que no se actuase inadvertidamente, lo que sólo ocurrió una vez, o aquel "botón de pánico" para lanzar los "tip" protegido por un plástico rojo para lo mismo y del que yo sepa sólo se utilizó también una sola vez.

El "carrousell" se hacía según un itinerario marcado por la Ciudad y "los arbolitos de Gabaldón" un grupo de árboles bien diferenciados en aquellas llanuras donde debía iniciarse el viraje para después de pasar por "inicial", proceder a la "rotura", rotura que al principio resultaba "pesada", pues había que hacerla virando fuerte con 2 ó 3 "g" y después, ya con tren y flap abajo, la "pierna base", copia literal de la "base leigh" americana, que terminó coja, es decir sin la pierna, sólo con "base".

Por cierto que el freno aerodinámico, muy efectivo en el aire, resultaba prácticamente inútil en la carrera de aterrizaje, en la que para detener el avión se utilizaban solamente los frenos, con el exagerado desgaste de las cubiertas, muy superior al previsto por los americanos, a juzgar por la escasez de ruedas que enseguida sufrimos; menos mal que gracias a las diligencias de Sequeiros, encargado de Material, se consiguió que una de las Casas que fabricaban cubiertas (no recuerdo si Michelin o Pirelli) con la muestra de una de ellas, nos las reprodujeron, mejorando incluso el original, pues se conseguían más aterrizajes por cubierta española que las conseguidas anteriormente con las americanas. ¡Para que luego hablen mal de los productos nacionales!

De anécdotas con los americanos habría muchas para contar, pero sólo recordar algunas. Cuando ya en tierra, rodando, el "proto" le manda abrir la cúpula al alumno con una sola palabra "canopy", a lo que el alumno manejando el interruptor eléctrico responde: no puedo, y el americano con su pequeño español añade: "siguro" (que quitase el seguro) y el alumno remacha: "seguro, no, segurísimo". Y la gracia que les hacía el apellido Abad que ellos descomponían para llamar a Manolo A BAD Boy, o la negativa a ir a Santander en el Ju-52 para recoger unos T-33 que desembarcaban allí, creo que en la misma pista; aunque yo creo que tanto como el reparo a volar aquel "cacharro" influyó que, yendo con sus mujeres, aprovecharon para hacer turismo y luego ellas volvían con el coche a Talavera.

Una de las clases del Curso era "motor parado", en que con frenos aerodinámicos fuera y el 30 % de potencia se simulaba el planeo con motor parado... pero veces hubo en que el profesor tan seguro estaba de la puesta en marcha en el aire, que paraba el motor de verdad, y esto sobre la propia Base no hubiese estado tan mal, pero es que lo hacían sobre un descampado cualquiera que semejase una pista: pero afortunadamente no era lo habitual.

En aquel primer Curso y en algunos pocos más se hicieron "patrullas abiertas", similares a las del Curso de Caza de Morón (no en balde había de allí un plantel numeroso en Talavera) y "persecuciones", donde cuando el Jefe era Recio, había que apuntarse al menos a 7 "g" como más de una vez ocurrió, y admirar, las primeras veces, cuando



La llegada de los T-33 a Talavera supuso el inicio de una nueva etapa para el Ejército del Aire.

DEL T-33, que conocen bastantes pilotos, recordar que era agradabilísimo de volar —la Bücker de reactores le llamó alguien— pese a los “balan-ceos” de los primeros vuelos.

UN caso muy particular fueron los primeros vuelos nocturnos, empezando por la preparación de pilotos y pistas; los primeros con gafas negras toda la tarde para acomodar la visión y alguno “atracándose” de zanahorias crudas, que según no se quién, aumentaba la agudeza visual.

LAS primeras sueltas incluyeron una complicación más: el manejo de la radio a la que casi nadie estaba acostumbrado, pese a que el botón de mando no podía estar mejor ubicado; pero faltaba soldadura ante el micrófono y así hubo quien en “inicial” le faltaron palabras y no pudo decir más que “allá voy”.

EL G.C.A. venía montado en dos remolques: uno el equipo propiamente dicho y el otro con la fuente de alimentación: generadores eléctricos y aire acondicionado, causa esta última de muchas “curiosas” visitas en verano.

TAMBIÉN teníamos un simulador de vuelo en el que no recuerdo se programaran, en mis tiempos, clase alguna regular para alumnos o profesores; estos íbamos poco por allí, aunque había algunos que hacían verdaderas “virgerías” dibujando trayectorias muy artísticas en el registro gráfico de vuelo; pero no estábamos

eras el último de la “pescadilla” la altura enorme (6.000 pies) que alcanzaba el primero, pensando que tu avión no podía llegar allí.

Un caso muy particular fueron los primeros vuelos nocturnos, empezando por la preparación de pilotos y pistas; los primeros con gafas negras toda la tarde para acomodar la visión y alguno “atracándose” de zanahorias crudas, que según no sé quién, aumentaban la agudeza visual, lo que hacía que nada más dejar la pista en la toma final, iluminásemos la cabina a tope, para desquitarnos un poco de la obscuridad interior durante todo el vuelo, ya que volábamos con las luces de cabina al mínimo; y las pistas, colocando unos faroles o quemadores de petróleo creo, al lado de cada baliza, con un buen número de soldados provistos de cerillas, con la misión de encender cada uno un grupo de las balizas supletorias si fallaba el balizamiento principal; creo que no se llegaron a utilizar nunca; y todo ello aprovechando (estoy hablando de los primeros cursos) una noche de luna llena.

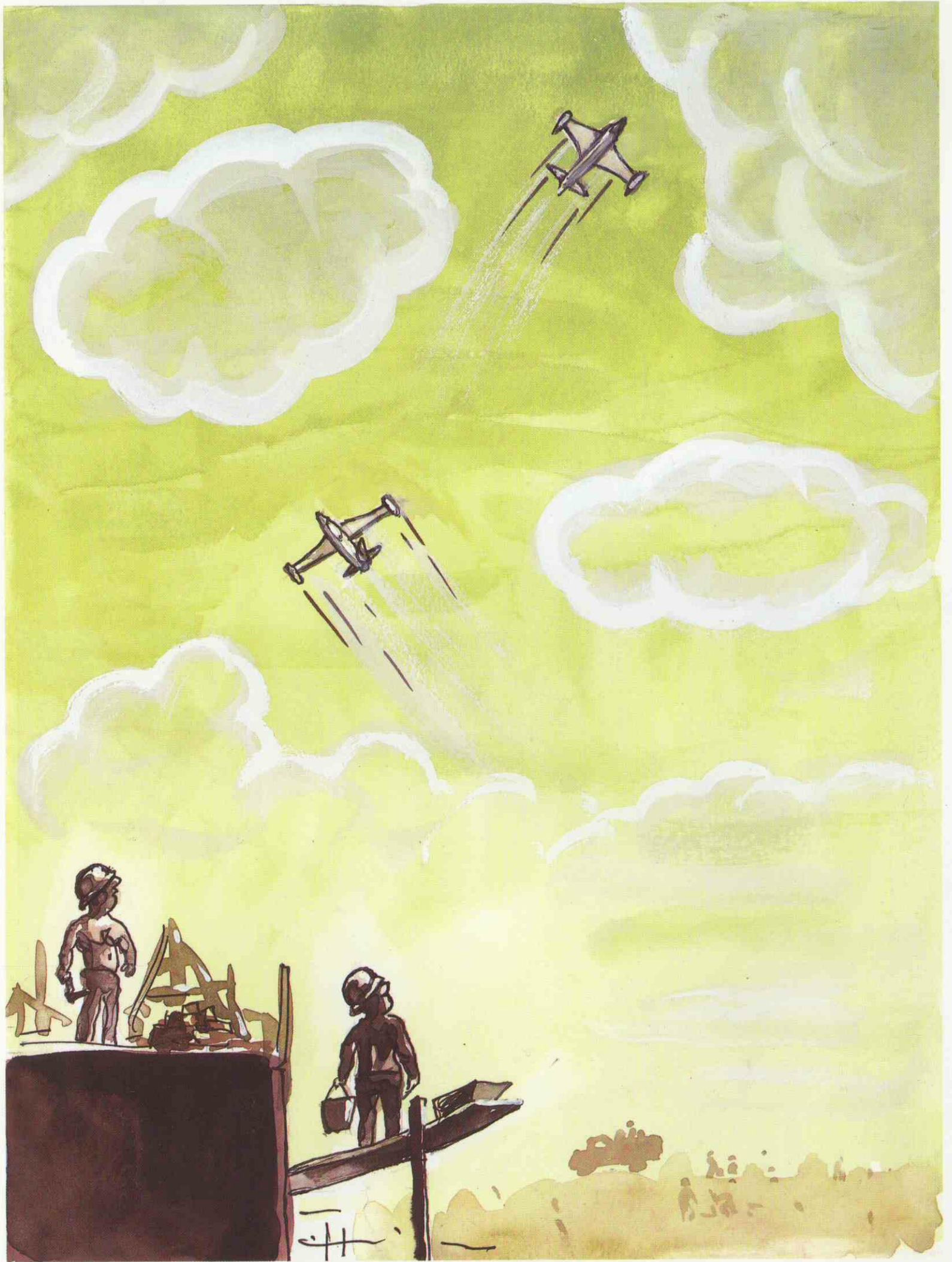
En estos primeros cursos se hacían sólo dos clases nocturnas; la primera, lo que se llamó un “carrousel amplio”, apoyados en la Ciudad de Badajoz y en el radiofaro (BZ entonces) y en el que se invertirían unos 12 minutos, con gran sorpresa de Lorenzo el primer día que participó, ya que todo el mundo reportaba matemáticamente el radiofaro cada 12 minutos exactos a diferentes niveles previamente asignados, cuando la verdad era que muchos estaban sobrevolando Sevilla o Lisboa, y al final del periodo se hacían cuatro o cinco tomas de carrousel normal; y el segundo día en que se hacía un “viaje de navegación”, elegido libremente, incluso sin plan de vuelo, sólo asignando niveles de vuelo diferentes por si acaso, y que servía para volver a ver Sevilla “la nuit” (¡maravillosa en feria!), Madrid o Lisboa, la que

sobrevolábamos tranquilamente, con entera libertad, sin contacto radio con ningún control portugués; libertad que se acabó cuando con gran disgusto nuestro, se nos obligó a confeccionar Plan de Vuelo si se iba a salir del Area Restringida, D-85, creo. En estos primeros vuelos nocturnos sin contacto con el Control de Paracuellos y con escasísimo o nulo tráfico nocturno, se permitían algunas libertades “fonéticas” y así había quien pasaba la canal G de “guevo”; o el día en que “Martínón” (¡perdón mi General!) llama a la Torre un tanto “mosca” y al preguntarle la Torre qué quería, dice: “nada, nada, es que como no se oye a nadie...” (llevábamos 15 minutos sin hablar nadie con la Torre); o cuando alguien quizás “a posta” pedía control radio y al contestarle la Torre: 5 por 5, más de uno le aclaraba: 25 y llevo dos; pero todas estas alegrías se acabaron tan pronto como nos obligaron a mantener contacto radio con el Control de Vuelos durante todo el vuelo.

Las primeras sueltas incluyeron una complicación más: el manejo de la radio a la que casi nadie estaba acostumbrado, pese a que el botón de mando no podía estar mejor ubicado; pero faltaba soldadura ante el micrófono y así hubo quien en “inicial” le faltaron palabras y no pudo decir más que “allá voy”; o el otro que ante una alarma de fuego (afortunadamente falsa) cambió los términos de la “parrafada” y le salió un “eco fuego, dos en la tobera”, cuando lo que quería decir era: “eco dos, fuego en la tobera”; aclararé que siendo aviones Escuela E-15, nos llamábamos todos ECO con el numeral correspondiente del “puro”. Sin embargo a las formaciones se las nombraba muy “musicalmente”: todas eran “bailables”: tango, rumba, chotis, samba, con el número correspondiente a cada punto.

Por no ser de los expertos (recién suelto) y por mi Diploma de Transmi-

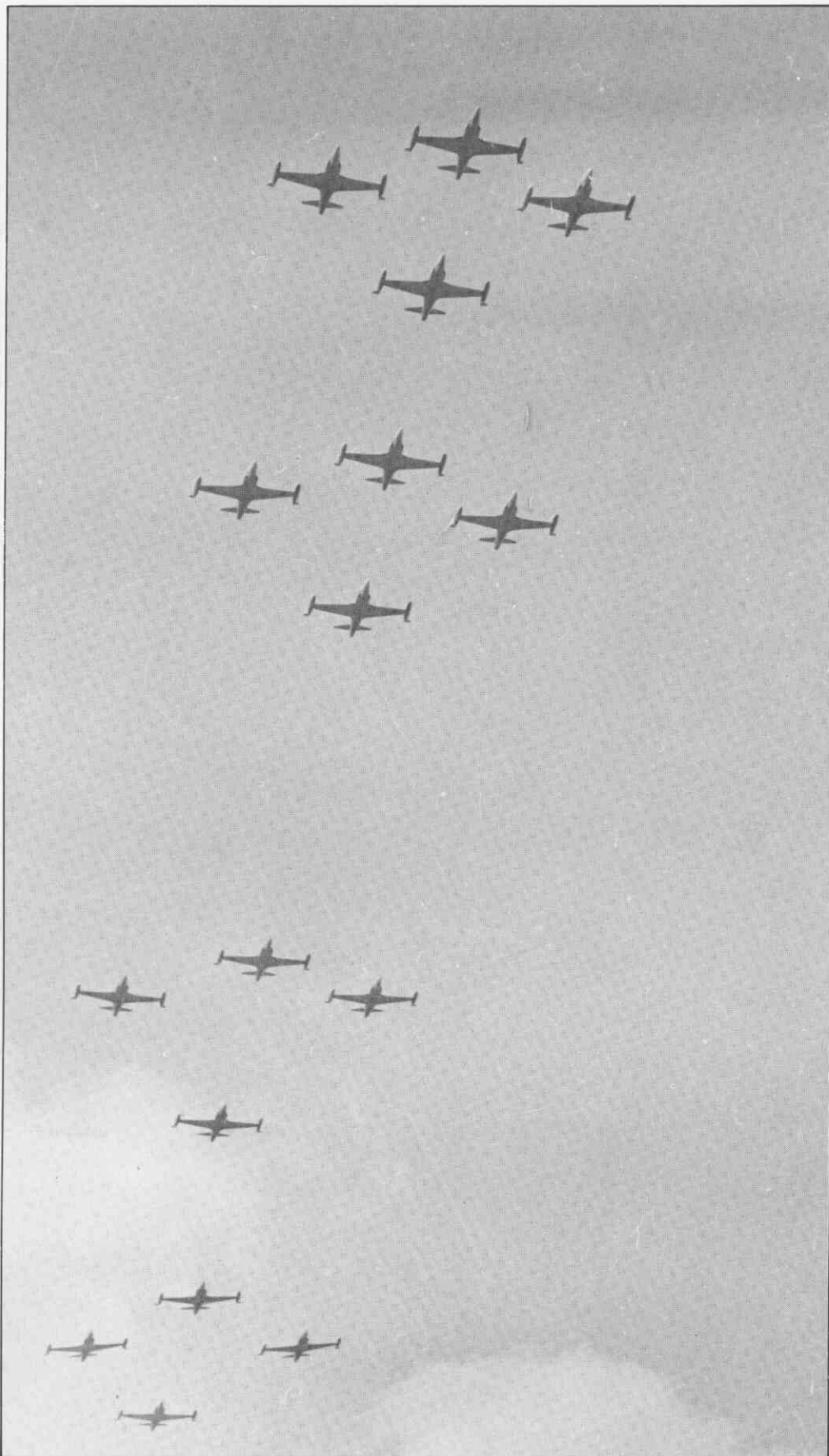




siones "participé" en el Desfile de la Victoria del año 55... desde la Torre de Barajas; fui allí, sí, en vuelo, en una Jugmeister (supongo que "arrastrada" a Talavera por los de la Escuela de Caza) bueno, a C. Vientos, pues al carecer de equipo de radio no pude entrar en Barajas, donde precisamente se estacionaron los T-33 para el desfile. Mi misión no era otra que, en la Torre, asesorar a los Controladores para que supieran utilizar e interpretar bien el "argot" propio de los reactores, entonces completamente desconocido para ellos; no hubo ningún problema y sólo recalcar los pésimos comentarios que todos los pilotos hicieron del estado de las pistas de Barajas, acostumbrados como estaban a la "finura" de la pista de Talavera; esta misma impresión tuve, más adelante, en Getafe, una vez que hice un aterrizaje y despegué en aquella Base; por cierto que, antes de despegar, tuve la oportunidad de presenciar la llegada de cuatro Sabres (creo que los primeros que vinieron para nosotros) a los que nos costó bastante localizar, ya que descendiendo en círculos sobre Getafe los intentábamos ver a 90° de donde estaban; faltaba costumbre de "oír" los reactores donde verdaderamente estaban.

Aparte de esta "reboada" a Barajas se hicieron algunas otras posteriores, en las que ya participé como "volátil". El viaje a Valencia para asistir a la entrega oficial de los Sabres al Ejército del Aire con un día feo, lluvioso, con nubes bajas, que aunque permitió nuestra exhibición no así la de la Patrulla Acrobática, supongo que el "bebé" de Ascua, que tantas maravillosas exhibiciones protagonizaron después; recuerdo el impresionante aspecto del Embajador U.S.A., Mr. Cabot Lodge, revistando todos los aviones en la línea, subido en un "jeep" descapotable, correspondiendo a nuestros consecutivos saludos con un aire casi marcial; no en vano había sido en su juventud artista de cine. Otra, la más "compacta" en cuanto el número de T-33 participantes, fue la escolta dada a un Jefe de Estado Árabe (creo que el Rey Feysal de la Arabia Saudí) entre la frontera portuguesa y aproximadamente Talavera de la Reina, donde nos sustituyeron los Sabres de Valencia.

Y una sola visita oficial a OTA, la Base portuguesa de los F-84, que ya nos habían visitado en Talavera; y como recuerdos más destacados, curiosamente, el ver por primera vez en la parte posterior de los vehículos la limitación de velocidad en autocares y camiones, tan corriente, ahora, en nuestro parque automovilístico, y la abundancia de taxis "Mercedes" (en nuestra Patria, entonces, el Mercedes era un lujo asiático) lo que hizo que todos utilizásemos el taxi con más



Los T-33 participando en el "Desfile de la Victoria" sobre la Castellana.

frecuencia de lo normal; y el regreso a Talavera, al día siguiente por la tarde: un vuelo bajo, en formación abierta recorriendo "todo" Portugal... a lo ancho, no más allá de 20 minutos de vuelo.

Como responsable de Transmisiones fui el encargado de recepcionar "El Loro"; aunque mi misión se limitó a firmar el conforme de la entrega.

No recuerdo su denominación técnica exacta, pero era algo así como "gonio omnidireccional de VHF en fonía"; aclararé para los que no lo conocieron: un equipo transmisor de VHF montado en un remolque transmitía en castellano continuamente los QDM correspondientes, pero sólo daba las decenas pares de grados, es decir: un QDM de 120° era UNO, DOS,

o DOS, CUATRO para 240° y el "soniquete" con que daba los números le valió el apelativo de "Loro".

Tenía el alcance propio de VHF, tanto más, cuanto más alto se estuviera, y a este respecto recordar que despegando de Valencia en cuanto se alcanzaba el nivel 220 ya se empezaba a oír DOS-CUATRO.

Yo, ingenuo, le auguraba un futuro brillante, pues a pesar de los 20° de separación entre cada "marcación" era posible aquilatar hasta 5°, al menos, ya que tan pronto como se dejaba oír un "radial" exacto (120° como ejemplo) empezaba a oírse el siguiente (140°) y era muy fácil determinar el 130° porque se oían sucesivamente y con la misma intensidad UNO-DOS y UNO-CUATRO y los 5° que digo se localizaban cuando UNO-DOS se oía fuerte y UNO-CUATRO flojo.

El paso por la vertical era también perfectamente detectable, pues poco antes de ella, empezaba un "guirigay" terrible, en el que al momento se oían todos los grados simultáneamente, para enseñada "decantarse" en el radial salida; hasta se podía hacer la penetración alejándonos por el "radial

fonético" correspondiente, para después del viraje aproximarse también por el correspondiente radial. Era de construcción sueca, creo recordar; cuando yo dejé Talavera aún funcionaba, y no sé que fue de él, y nunca supe que hubiese algún otro instalado en otra Base.

Por el mismo motivo fui encargado de la recepción del G.C.A. que tuvimos instalado, y con el mismo poco protagonismo por mi parte: firmar el conforme.

Venía montado también en dos remolques: uno el equipo propiamente dicho y el otro con la fuente de alimentación: generadores eléctricos y aire acondicionado, causa esta última de muchas "curiosas" visitas en verano.

Mientras yo estuve en Talavera no llegó a estar operativo completamente, entre otras razones por falta de frecuencias en los equipos de a bordo, pero se hicieron algunas prácticas no muy alentadoras por cierto, dada la poca experiencia de los operadores de tierra (con un Curso reglamentario terminado, eso sí, pero nada más; éste era su primer destino); y por mucha

menos experiencia de los pilotos que tenían que "auto-profesorarse"; y pese a que en una visita de personalidades, hubo quien opinó que después de ese "invento" (el CGA) las Escuelas de V.S.V. iban a sobrar pues (transcripción literal) "a cualquier patán le sientas ahí y le vas diciendo, más bajo, más alto, más a la derecha (rumbo tal) más a la izquierda (rumbo cual) y todo solucionado"; la cosa como todo el mundo sabe no es así de fácil ¡ahí es nada, un G.C.A. "on the glide path", "on the center line"!

Hubo en la Torre un gonio automático de VHF, en que, cuando un piloto pulsaba el interruptor del micro con el equipo de radio en la frecuencia correspondiente al gonio, la aguja que aparecía en el dial de éste se orientaba automáticamente, pudiendo leerse la marcación correspondiente; pero al no ser los controladores radio-goniometristas, más de una vez se confundieron 180° en el QDM, si bien nunca tuvo mayor importancia, pues a bordo, conociendo con aproximación la situación del avión era fácil detectar la equivocación; al igual que el "loro", no tuvo el éxito que de ello era de esperar,



si bien creo que la culpa la tuvieron los VOR y TACAN con que después se equiparon los T-33 de la Escuela; pero yo eso no lo disfruté.

También teníamos un simulador de vuelos, link trainer o QBI (que de todo le llamábamos) en el que no recuerdo se programaran, en mis tiempos, clase alguna regular para Alumnos o Profesores; estos íbamos poco por allí, aunque había algunos que hacían verdaderas "virguerías" dibujando trayectorias muy artísticas en el registro gráfico de vuelo; pero no estábamos aún concienciados en "volar" de mentiras; no era nada codiciado el "vuelo" en el QBI; yo debí aparecer por allí tres o cuatro veces, aprovechando las tardes de un día tranquilo de Capitán de Día; se avisaba a Rourich, Sargento mecánico-radio, quien pese a su Curso especial para aquel tipo de Simuladores de más de seis meses en América, no perdió su acento catalán; pero muy eficiente, se conocía, creo, de memoria aquellos complicados circuitos eléctricos, un tanto anticuados (me niego a emplear la palabra "obsoletos"), alojados en una serie de "armarios" metálicos, con una buena colección de "bandejas" muy aseguibles para inspeccionar, reparar, o cambiar sus más de 300 válvulas electrónicas. Supongo que con el tiempo se utilizaría para lo que estuvo concebido.

En el periodo de entrenamiento, después de la suelta, había algunos vuelos "libres" y de ellos, por mi parte, recordaré sólo tres; uno con Abad para protagonizar la primera y única pasada, por ahora, de un reactor a mi pueblo, en León; otro, no recuerdo con quien, aprovechando un día de visibilidad excepcional para sacarle el "techo" al T-33 (42.000 pies, no 45.000 como le daba la Casa constructora; quizás influyera la temperatura exterior y que ya no eran nuevos) y, para desde la vertical de Cáceres poder seguir visualmente todos los "recovecos" de la costa peninsular desde Finisterre a Gata ¡algo maravilloso!; y hablando de vertical ¡qué grande es la vertical de un punto a 35.000 pies! o al menos nos pareció a Ugarte y a mí en otro vuelo de éstos, en que quiso ir a Astorga, y cuando lo teníamos "debajo", visto por la izquierda: y León ¿dónde está?; y al mirar a la derecha lo vemos tan "debajo" como Astorga, distante de León unos 40 Kms. en línea recta.

De accidentes, ninguno en aquellos años. Por rellenar con algo este apartado señalar la "cangurada", creo que de Villalón, con un Alumno: toma sobre la rueda de morro, rebote, caída de nuevo sobre dicha rueda, más rebote y así a la tercera o cuarta vez rotura de la rueda, sólo del eje de la rueda, no de la pata, con lo que el avión se recuperó enseguida. El "affaire" de Lozano y Mora en el que por

actuar inexplicablemente la palanca del seguro de la cúpula a veintitantos mil pies sobre Portugal se les voló la "canopy"; de ella nunca más se supo, pero de ellos sí, pues llegaron a la Base un tanto asustados aún por la descompresión rápida, y mucho más aterridos de frío, pues aunque descendieron inmediatamente, por la falta de presurización, era el mes de febrero. La ida al aire de Castillo con la funda del tubo pitot puesta ¡inexplicable de todo punto!, pues ésta, la recogía el Piloto en la revisión pre-vuelo, quien se la daba al mecánico, y éste, después de poner en marcha y quitar todas las pinzas, se las enseñaba, con dicha funda, al Piloto, y más aún: la Torre tenía la obligación de, con prismáticos, mirar a dicho pitot de los aviones, cuando le pasaban por delante para ir a despegar, pues así y todo... (¡qué cierto aquello de que "el mejor escribano..."!) y el posterior aterrizaje con otro avión como guía hasta corta, cortísima, final. O el lanzamiento de los "tip" por Granda en un despegue en formación en que iba yo de jefe; con bastante viento de la izquierda, el de punto derecho se fue al aire casi en pérdida, con el morro muy levantado para no caer; el avión se desplazaba hacia la valla que cerraba el Campo, muy proxima a la pista en aquella zona; yo al ver sus apuros (el avión sobrevolando ya el compactado y con la tobera levantando trozos de él) y el peligro que corría le dije sólo los "tip", que él lanzó inmediatamente, "pegando un salto" el avión ya con 800 libras menos de peso lejos de las condiciones de pérdida, si bien abortando la misión; operación contemplada con prismáticos por el Jefe de la Escuela desde su despacho en la Torre, quien me lo recuerda cada vez que tengo la oportunidad de saludarlo.

Que recuerde, un solo fallo en el suministro de combustible desde los "tip" de donde era enviado al "fus" por aire a presión; efectuados los "procedures" reglamentarios bajo la dirección de la Torre, para comprobar que se podía compensar con alabeo el desequilibrio producido por el combustible no "bombeado" al fus, para no tener que lanzar los "tip" (no se podía lanzar uno solo), el alumno, a quien le ocurrió el percance, tomó tierra sin novedad.

Otro percance fue el de la Patrulla acrobática; se había formado la patrulla acrobática por tres excelentes pilotos: Lens, Fontecha, Ugarte y... un "perro": Sequeiros, que resultó ser un extraordinario "perro" en el mejor sentido aeronáutico de la palabra. Volaban casi siempre después del 2.º periodo de vuelo matinal, sin combustible en los "tip" por lo corto de los vuelos y por ser más acrobático el avión. Se entrenaban "a escondidas" es decir, lejos de nuestra vista, pero

siempre antes de aterrizar hacían, sobre el Campo, una muy corta, pero muy precisa y preciosa exhibición; en uno de estos entrenamientos el "perro" se "comió" una avutarda, por lo que se abortó la misión y así vimos llegar a Sequeiros con el parabrisas del T-33 roto, y el mono de vuelo ensangrentado, pues se le habían colado dentro restos de avutarda.

Hubo una serie de paradas de motor en vuelo, todas con reencendido satisfactorio; una de ellas, creo que la primera, cuando volando en formación en D.M. de punto derecho, para impedir que el alumno se "tragase" al jefe corté gases un tanto brúscamente, apagándose el motor; como estábamos a 26.000 pies y hasta 15.000 no debía procederse a la puesta en marcha, y volábamos sobre Miajadas con aquellas inmensas llanuras debajo, en ningún momento hubo preocupación; check list al canto, y a los 15.000 pies puesta en marcha satisfactoria, aunque en precaución se abortó la formación y a Talavera por derecho.

Como digo fueron varias las paradas de motor, hasta que se detectó que uno de los componentes del JP-4 que utilizábamos no estaba en buenas condiciones, y formaba una película impermeable en los filtros de combustible, y aunque éste tenía un "bypass", en algunas circunstancias se interrumpía momentáneamente el flujo de combustible, con la consiguiente parada del motor. El combustible convenientemente analizado, se desechó, lo cual hizo que tuviesen asegurado gratis durante bastante tiempo el combustible necesario los compañeros que tenían aún aquellas cocinas de petróleo tan corrientes en los años 50.

Aunque no en T-33, pero sí durante mi destino en la Escuela, no quiero dejar de relatar las incidencias de un vuelo muy entrañable para mí por las circunstancias que en él concurrieron. Con motivo de un homenaje de jubilación a mi padre, pedí permiso para poder acompañarle en ese día tan señalado, pero siendo inminente la visita del Caudillo a la Escuela (creo recordar que fue la única Base Aérea que visitó) me fue negado, si bien con la promesa de que cuando pasase aquello me dejarían el Ju-52 para ir a darle un abrazo a mi padre. La visita la realizó, efectivamente, llegando con todos sus acompañantes a comer en el Pabellón de Oficiales, recién estrenado, para después de visitar algunas dependencias de la Escuela presenciar, por la tarde, una exhibición aérea, a cargo, primero, de Aresti en su Jugmeister, quien realizó con su habitual maestría una serie de figuras de "alta" acrobacia a muy baja altura, figuras seguidas con interés y comentarios frecuentes por el Jefe del Estado; después otra exhibición de la Patrulla Acrobática de los Sabres (no sé si ya

se llamaba "Ascuá"), que así mismo llamó mucho la atención del Caudillo, y como "guinda", previa advertencia a S.E., el estampido sónico efectuado por el Sabre de Azqueta al pasar la barrera del sonido sobre la vertical del Aeródromo, estampido que suscitó vivos comentarios sobre los acompañantes que no habían "presenciado" nunca aquel estruendo y que alarmaron a más de un miembro de la escolta, ignorantes también del hecho y que escaqueados por la Base, creyeron que se trataba de un atentado. Pasados unos días y terminado ya el Curso me concedieron el Ju-52, para

motor central ; cuando se acercó el mecánico a ver lo ocurrido, fácilmente detectable, le mandé que dijera al radio que procedíamos a Cuatro Vientos, Maestranza entonces de los Ju-52 y que también estaba despejado; seguimos volando sobre nubes con los dos motores restantes sin ningún problema al no haber asimetría de empuje y lo primero que vimos fue el Valle de los Caídos y toda la meseta despejada: y en Cuatro Vientos dejamos el avión para el cambio de motor, siguiendo viaje a Talavera en nuestra vilipendiada RENFE.

El "trío" meteorológico se portaba

puso infernal. Lens, en la Torre, intentaba calmar ánimos y organizar las penetraciones; hubo sin embargo dos aviones, o sus pilotos, que vieron el clásico "agujero" sobre Mérida y allí bajaron por las buenas, para luego seguir en visual sobre el río, donde tuvieron que aguantar un fortísimo aguacero, tanto que no divisaron el Campo y llegaron hasta Badajoz; de vuelta, desde el río y por la tarde, es mucho más visible la pista 13 por donde entraron aún dentro de un fuerte chubasco que obligó a uno de los pilotos a "suplicar" cuando ya estaba en el suelo: "¿cuánta pista me



Tras haber realizado 79.000 horas de vuelo en Talavera, el T-33 efectuó su último vuelo en esta base el 28 de mayo de 1973.

en un fin de semana llegarnos a León a dar a mi padre el abrazo pendiente. Pero al regresar, el lunes, en La Virgen del Camino, antes de despegar, tuvimos que barrer de aquellos "coarrugados" planos la nieve caída durante la noche, y como Talavera tenía niebla, decidí (iba solo con el mecánico y el radio) proceder a Getafe, que estaba despejado, para no quedar atrapado en León y si mientras tanto se "abría" Talavera, dirigirme a La Escuela. Después de sobrevolar Valladolid, también con niebla y cuando el mecánico estaba atrás con el radio, se paró "en seco" el

muy bien en sus predicciones locales y sólo recuerdo dos casos, en que, aunque no sólo por culpa suya, nos afectó la "imprevisible" meteorología. Una con ocasión de un periodo vespertino (normalmente había dos periodos de vuelo por la mañana, acaso alguna vez, como ésta, uno por la tarde y los nocturnos en su tiempo); seguro que para acelerar el ya próximo fin de Curso, despegaron los aviones con un cielo un tanto amenazador, pero como eran clases de navegación en que se iba por ahí lejos... resultó que a la hora del regreso aquello se

queda? que no veo nada". Los demás, pacientes, aguantaron todos los meneos imaginables, con granizadas incluidas, pero tomaron todos tierra sin novedad.

Y otro, una mañana en que poco después de despegar el primer periodo, se echó la niebla encima y ante tal "evento" el Jefe de la Escuela que también estaba en el aire, ordenó que procediéramos a los alternativos, cosa que obedientemente hicimos, regresando por la tarde; él, sin embargo, se "marcó un buen tanto" aterrizando en Talavera. ■