

El Yak-52 es un avión de doble asiento en tándem, monoplano de ala baja equipado con tren triciclo retráctil, diseñado para escuela y entrenamiento de pilotos. Sus características proporcionan al piloto entrenamiento en maniobras comprendidas entre +7 y -5 G's, con capacidad de vuelo invertido y de realizar todas las maniobras acrobáticas incluidas en el catálogo Aresti. El avión dispone de dos cabinas, la del antera para el alumno y la trasera para el instructor. Los vuelos "Solo" se realizan desde la cabina del antera.



Deporte aéreo y tradición aeronáutica

La asociación

Jacob-52

Al avión pueden adaptársele esquís y puede operar tanto en pistas de tierra como de asfalto. Es de destacar la existencia de un sistema neumático que se encarga de la puesta en marcha, frenos, flap y operación del tren de aterrizaje. Va equipado con una hélice de paso variable y con un motor radial M-14P de 9 cilindros refrigerados por aire que su-

**TOMAS
FERNANDEZ BUERGO**
Comandante de Aviación



ministra una potencia de 360 CV e incorpora dos tanques de combustible en las alas, de 60 lts. de capacidad cada uno, que le confieren una autonomía de 2 horas 45 minutos. Esto es, hasta aquí, lo que expresa el manual de operaciones del avión, aunque puede añadirse que el Yak-52 es el avión básico de la enseñanza militar soviética, sencillo de manejo, comportamiento fiable y con una relación peso-potencia muy favorable.

ASOCIACION JACOB-52

La asociación Jacob-52 es una Asociación sin ánimo de lucro que tiene co-

LAS CARACTERISTICAS GENERALES MAS DESTACABLES

Peso al despegue	1290 Kgs.
Carrera de despegue	180 mts.
Carrera de aterrizaje	300 mts.
Velocidad máxima	420 Km/h
Velocidad de pérdida	110 Km/h
Límites de G's	+7 y -5 G's
Autonomía	2 h y 45 min.

mo finalidad la práctica y divulgación del deporte aéreo. Nace en 1998 debido a la obstinación de un ex – piloto de caza que no quiere verse en el futuro exclusivamente transportando pasajeros.

contraron una factoría dedicada a comprar Yak's en la antigua URSS, efectuarles una revisión general, motorizarlos, pintarlos y venderlos.

Se tomó la decisión y se compró el primer avión, que llegó a España pilotado por el Cte. Tomás F. Buergo después de efectuar 12 escalas en diferentes aeródromos de Europa. El esquema de pintura era de camuflaje en azules claros (tipo Sukhoi-27) con las estrellas rojas de los aviones soviéticos y se convirtió inmediatamente en la niña bonita del aeródromo de Cuatro Vientos.

La idea tomó cuerpo en cuestión de semanas, de forma que durante



Tomás F. Buergo, comandante militar en excedencia, miembro de la 28 promoción de la AGA y cuya vida operativa transcurrió durante casi catorce años ininterrumpidos en el Ala nº 12, es el promotor e impulsor de la idea de crear dicha asociación, que en su composición y funcionamiento es muy similar a un Escuadrón del Ejército del Aire.

Junto con otros cuatro compañeros investigaron el tipo de avión a emplear, decidiéndose por el Yak-52. Viajaron a Rusia, Bielorrusia, Ucrania durante meses, con dinero fresco en los bolsillos buscando el modo de satisfacer su necesidad de volar y volvieron una y otra vez a casa con cansancio y desánimo después de vivir anécdotas rayando en lo increíble. Y fue en Lituania donde, por fin, en-

los dos primeros años se trajeron 17 aviones, cada uno con su esquema particular de pintura. Los precios de compra fueron muy favorables, lo que facilitó que hasta 50 pilotos se unieran a la Asociación y comenzaran las actividades de manuales, teóricas, doble mando, etc... hasta dejar el Escuadrón operativo en el año 2000.

Los aviones llegaron a España con matrícula de la República de Lituania (LY) y, si difícil fue el camino recorrido hasta llegar a este punto de la historia de la Asociación, nadie podía imaginarse entonces el calvario que aún quedaba por recorrer.

La primera noticia de la Dirección General de Aviación Civil fue que los aviones ni se podían volar ni se podían matricular en España pues

eran aviones no homologados en la Europa Occidental.

Comenzó una persecución sin tregua, con denuncias, presiones y hasta expedientes sancionadores... mientras, por otra parte, se negociaba y se continuaba volando hasta, (por no hacer extenso este inútil periodo de tiempo)... llegar a ser hoy el único país de la Europa Occidental que tiene aviones Yak-52 matriculados con Certificado de Aeronavegabilidad del propio país.

Quedaba entonces el establecimiento de unos canales fiables de suministro de repuestos y disponer de un Centro de Mantenimiento capaz de mantener operativos los aviones. Depender de la antigua URSS, en cuanto a suministro de repuestos se refiere, tiene su complicación debido principalmente a dos factores fundamentales: uno propio de la distancia, que se traduce en demoras, en muchos casos inaceptables, pues algunos componentes se fabricaban en Siberia, y otro es consecuencia de la forma de trabajar e idiosincrasia rusa. Por tanto, aunque no se ha perdido el contacto con la antigua URSS (suelo escribir antigua URSS queriendo englobar con ello a las actuales repúblicas que conformaban dicha Unión), se han abierto otros canales, preferentemente con EEUU y Reino Unido. En la actualidad la Asociación dispone de casi todo aquello que es necesario para la operación o, al menos, sabe donde adquirirlo.

La Asociación Jacob-52 dispone de un Centro de Mantenimiento autorizado por la DGAC con mecánicos e ingeniero propios y es autónoma en revisiones y reparaciones de sistemas, motor y célula.

Así, reparaciones de magnetos, carburadores, compresores, válvulas de aire (el sistema de aire es la mayor fuente de problemas del Yak-52), revisiones periódicas, sustitución de ruedas, tambores de frenos, algún que otro problema de chapa... y hasta cambios de motor, son pruebas habituales que los mecánicos superan con facilidad. Fue preciso un tiempo para el estudio, análisis, evaluación y solución óptima de averías pero hoy se puede afirmar que se conoce la problemática del avión de forma exhaustiva.

COMPOSICION Y ACTIVIDADES

La Asociación Jacob-52 está compuesta por 50 pilotos, casi todos ellos volando en líneas aéreas. Existe un nutrido grupo procedente de las Unidades de Caza del Ejército del Aire que en sus destinos volaron F-5, Mirage III, Mirage F-1, Phantom, EF-18..., hasta llegar a la última incorporación, como Socio de Honor de la Asociación, del Tte. Gral. Ricardo Rubio Villamayor, que lo ha volado casi todo. Cuenta la Asociación con un piloto peculiar, Salva Ballesta, que recientemente ha recibido uno de los premios otorgados por el Ejército del Aire 2004. Los que le conocen volando saben que hubiera sido, si no llega a ser por el fútbol, un gran piloto de caza (escribo esto para hacerle llegar públicamente la felicitación por tan brillante galardón y porque sé que es la gran ilusión de su vida).

En la Asociación cada piloto vuela cuando quiere (o cuando puede) pero se programan unos días determinados como obligatorios para entrenamiento general, teóricas, briefings, instrucción etc., se analizan también problemas de tipo administrativo y se aprovecha para contar anécdotas delante de un buen cocido o similar.

Actualmente se está entrenando una patrulla acrobática formada por cuatro aviones, que será ampliada en breve a seis aviones dada la reciente incorporación de pilotos que pertenecieron a la patrulla Aguila.

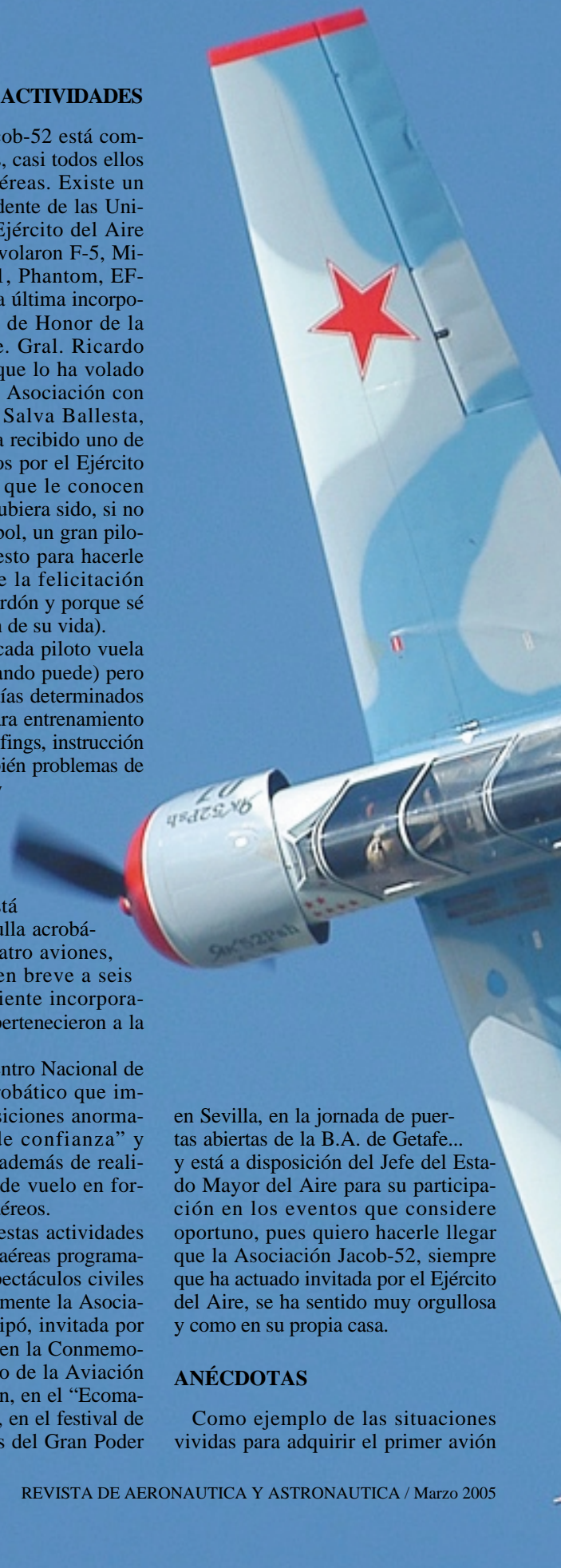
Se ha creado el Centro Nacional de Adiestramiento Acrobático que imparte cursos de “posiciones anormales”, “maniobras de confianza” y “acrobacia básica”, además de realizar demostraciones de vuelo en formación y combates aéreos.

Se alternan todas estas actividades con las exhibiciones aéreas programadas en diferentes espectáculos civiles y militares. Concretamente la Asociación Jacob-52 participó, invitada por el Ejército del Aire, en la Conmemoración del Centenario de la Aviación celebrado en Torrejón, en el “Ecomatacán” de Salamanca, en el festival de los 75 años del Jesús del Gran Poder

en Sevilla, en la jornada de puertas abiertas de la B.A. de Getafe... y está a disposición del Jefe del Estado Mayor del Aire para su participación en los eventos que considere oportuno, pues quiero hacerle llegar que la Asociación Jacob-52, siempre que ha actuado invitada por el Ejército del Aire, se ha sentido muy orgullosa y como en su propia casa.

ANÉCDOTAS

Como ejemplo de las situaciones vividas para adquirir el primer avión



voy a exponer mi primer viaje a una ex república soviética, de la que omito su nombre por motivos obvios.

Después de unos leves, casi inconsistentes y precarios flujos de información, recibo un fax de una organización en el que me aseguran que disponen de un Yak-52 para la venta. Fijan el precio en 40.000 USD, me piden que lleve en efectivo 20.000 USD y establecemos el primer punto de contacto en el aeropuerto de Moscú para un determinado día.

Por motivos "fiscales" y de seguridad llevé los 20.000 USD embutidos en una prenda personal que ya no volvería a separarse de mí hasta mi regreso a España.

Para viajar a Rusia, aunque mi destino final no era Rusia, en aquel entonces era necesario acudir previamente a la embajada para tramitar un espectacular despliegue de papeles además de motivar la solicitud aportando una invitación de alguna persona del país, por lo que fue necesario buscar la persona idónea que se prestara a ello.

Una vez llegado al aeropuerto de Moscú me sorprendió, agradablemente por supuesto, que después de haber pasado por varios controles militares de seguridad y aduanas, en los que rellené algunos formularios y tuve que declarar y mostrar el dinero que llevaba conmigo, nadie se percatara de que conmigo viajaban de incógnito 20.000 USD que no habían sido declarados.

Era una tarde fría, gélida, del mes de diciembre cuando me encontré con tres individuos que me esperaban en el aeropuerto y que, teóricamente, se encargarían de facilitarme las cosas. A partir de este momento

y hasta que me vi sentado en el avión de vuelta para España, seis días después, no fui dueño de mi destino ni supe nunca lo que ocurriría en las próximas horas.

Sin intercambio de palabras, pues mis anfitriones sólo hablaban ruso, me introdujeron en un viejo coche y me trasladaron durante horas por verdaderas pistas de hielo, con derrapes continuos y donde la nieve acumulada en los bordes de la carretera y aceras se contaba por toneladas.

Llegamos por fin a una estación de ferrocarril, y en la cantina, donde nos tomamos unas botellas de Wodka, intentaron explicarme que como viajaríamos a otro país y yo no tenía el visado de entrada, debería adoptar otra personalidad, concretamente la de un chico bastante más joven que yo a juzgar por la fotografía, cuyo

pasaporte me dieron para que lo presentara a las autoridades de aduanas si así era requerido. Yo sentía miedo, era igual que en las películas de espías pero la obsesión con regresar a España a bordo de mi Yak hizo que volviera a desafiar la legalidad internacional y aceptara tal descabellada proposición.

Después de sobornar a varios agentes de inmigración (creo que mis acompañantes ya lo tenían todo pactado) nos hicimos pasar por un grupo de amigos que volvían a la capital de su República mientras entonaban canciones no sé si por representación teatral o como consecuencia del Wodka.

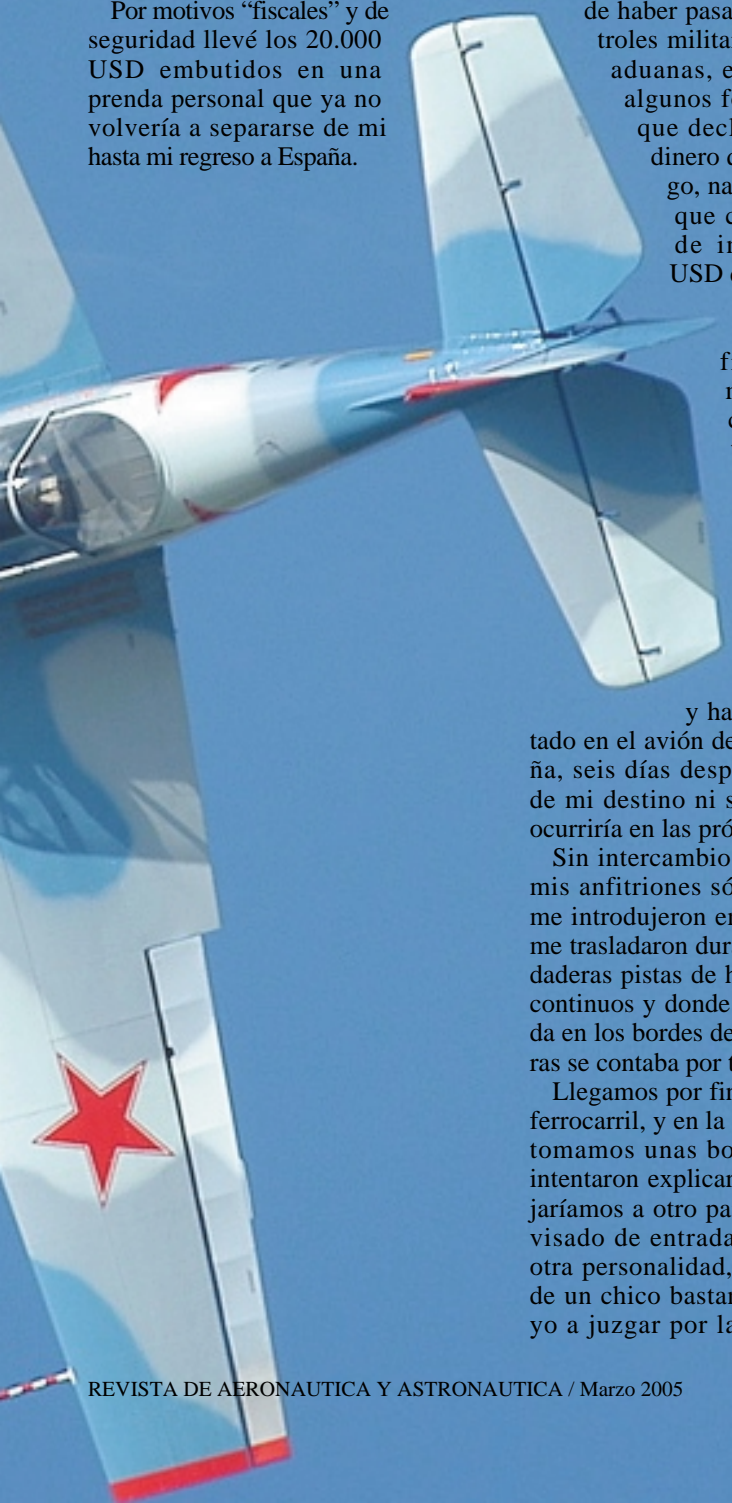
La travesía duró toda la noche y todo el día siguiente en un camarote con literas, muy incómodo, donde mis compañeros de viaje no dejaron de cantar, reír e ingerir grandes cantidades de alcohol. Había nieve por doquier y puedo asegurar que no volví a ver un pequeño trozo de hierba, ni siquiera un adoquín de las calles, hasta mi vuelta a España.

Me asaltaba a cada momento el pensamiento de que todos ellos debían saber que me había comprometido a llevar conmigo 20.000 USD y podía ser presa fácil en cualquier momento en aquel entorno de profunda miseria. Pero, por suerte para mí, este eslabón de la cadena que me conducía hasta el Yak-52 no estaba al tanto de las transacciones económicas pactadas.

Una vez en la capital de la república en cuestión me ordenaron devolverles el pasaporte que me había servido para realizar el viaje, se despidieron con muchas risas y comentarios que no podía entender y no volví a verlos nunca más.

Comencé a establecer contacto con la empresa que me había enviado los Fax y no fue nada fácil puesto que tal empresa no existía y los "teóricos vendedores" no daban la cara porque no podían cumplir las condiciones impuestas por mí, que eran: ver el estado del avión y volarlo en, al menos, dos ocasiones antes de entregar el dinero.

Una vez localizados los vendedores, siendo evidente la imposibilidad de diálogo debido a la barrera del idioma, decidí contratar a un traduc-



tor que me ayudara en las conversaciones que deberíamos tener para solventar muchos pequeños, y no tan pequeños, flecos.

Para mi sorpresa “el traductor” era una chica joven que hablaba un correcto español por haber vivido en España mientras se reponía de las lesiones causadas por la radiación producida por los escapes incontrolados de una central nuclear. Ella fue la que me hizo ver que todo esto no era más que un timo y que entrañaba un serio peligro.

Los vendedores eligieron un hotel en las afueras de la ciudad que, según ellos, estaba en las proximidades del aeródromo donde se encontraba el avión y allí nos encontramos todos al día siguiente. En una sala totalmente austera de un cuarto piso en la que sólo había una pequeña ventana, una mesa ovalada y seis sillas, hicieron que me situase en el fondo con la traductora. En un lado se sentaron los vendedores, que yo no conocía, y en el lado opuesto otros dos jóvenes de unos 35 años de los que recuerdo que uno de ellos tenía una llamativa cicatriz que le cruzaba toda la cara en diagonal y le separaba la nariz. En palabras de la traductora estos

eran los “conseguidores” (en nuestro argot, la mafia) y sin su aprobación y pago de la correspondiente tasa nada podría realizarse.

No había aeródromo en las cercanías, me decían que el motor estaba

siendo transportado desde otra república y creo que tampoco había avión en ninguna parte (fue la traductora quien me lo susurró al oído, probablemente jugándose el tipo, me dijo “creo que estos no tienen ningún avión”) pe-





tranquilidad y dominio de la situación y se me ocurrió decirles, para ganar tiempo, que el dinero estaba en un banco de la ciudad pues lo había mandado por transferencia.

Por suerte era viernes por la tarde y los bancos no abrían hasta el próximo lunes. Insistieron en que todo estaría correcto para el lunes, avión y motor, y que nos veríamos de nuevo ese día para que les entregara el dinero. ¡¡Qué obsesión tenían con el dinero!!

Esa misma noche intenté huir cogiendo un tren de vuelta para Moscú, pero al sacar el billete me pidieron el visado de entrada en la república, preguntándome cómo había entrado. Fue entonces cuando me di cuenta de que me habían tendido una trampa perfecta. Hoy soy consciente de que si les llego a entregar el dinero (20.000 USD era el sueldo de varias generaciones), días después habría aparecido en el río, probablemente a cientos de kilómetros de la capital, el cadáver de un hombre desnudo, sin identificar, que nunca estuvo en la república. Tuve que dar marcha atrás y sobornar a un policía local para que me sacara del país, tarea que le llevó tres días.

Entretanto estuve escondido en la casa de una señora mayor, viuda, que

ro la conversación giró hacia mi compromiso de llevar el dinero y me exigieron una y otra vez, incluso a gritos, que les diera el dinero. ¡¡Qué poco sabían ellos que el dinero estaba allí mismo, enfrente de ellos, conmigo!!

No podía salir de la habitación pues ellos me lo impedían, pensé en entregarles el dinero, consideré saltar por la ventana, pero no tenía a dónde ir. Me temblaba hasta el alma, intentaba por todos los medios aparentar





trabajaba para el gobierno y con la que no podía cruzar palabra pues no teníamos idioma común. Aunque la acogida y el trato dispensado fueron aceptables, no dejaron de ser momentos tensos y verdaderamente tristes.

El domingo, la señora de la casa tenía que salir, y por no dejarme sólo

me hizo además de que fuera con ella. Efectivamente la acompañé, y a donde realmente iba era a una boda de unos parientes. Había cientos de invitados, mucha gente joven que ha-

blaba inglés y todo el mundo tenía atenciones conmigo. Qué paradoja, yo huyendo, la mafia buscándome y estaba disfrutando ante multitud de personas que sabían que había ido a su ciudad a comprar un avión... y que yo era un imprudente, también.



Recuerdo que fui el centro de atención porque, en un país que irradiaba miseria por los cuatro costados, en agradecimiento y como regalo de boda, entregué a los novios un billete de avión, de ida y vuelta, desde Moscú a Tenerife.

Esa misma noche me sacaron de casa de madrugada y me introdujeron en el tren sin mediar palabra.

Hacía mucho frío y pensaba durante el viaje en que sólo me quedaba el mal trago de pasar una vez más el dinero que había introducido anteriormente, de forma ilegal, ante los controles aduaneros del aeropuerto de Moscú.

Los 20.000 USD continuaban conmigo y por suerte tampoco fueron detectados. Cuando llegué a Madrid

dormí placenteramente durante dos días reponiéndome de tales apasionantes y amargas vivencias y pensando en... cuándo y dónde encontraría mi Yak que, afortunadamente, conseguí meses después en la República de Lituania.

Esta es la historia del comienzo de la Asociación Jacob-52 y que nunca, hasta hoy, había contado ■