

# DE ARMILLA A NOVERNICH, ALGO NATURAL

**RAMON MANJON FERNANDEZ DE LA REGUERA,**  
*Coronel de Aviación*

**N**arrar aquello que han realizado otros resulta cómodo, porque favorece la objetividad y permite prescindir de las lógicas precauciones para evitar la tentación de sentirse "Supermán" o sospechar que "se vive de milagro", y además placentero si los protagonistas son compañeros de armas y por añadidura pertenecen a la propia Unidad.

El pasado día 7 de septiembre, el Ala 78 se le encomienda trasladar en vuelo tres aviones Bücker E3-B desde la Base Aérea de Granada a la de NORVENICH en la República Federal Alemana.

Algo que no por infrecuente deja de ser natural.

Se trata de tres aviones contruidos uno en 1957 y los otros dos en 1963, que llevan dos años y medio sin volar, por haber causado baja administrativa en el Ejército del Aire el 1-1-85 y lógicamente carecen del Certificado de Aeronavegabilidad en vigor.

Otro tanto ocurre con los pilotos, que han de "resolverse" y para aderezar el asunto se hace preciso "soltar" a tres pilotos alemanes que formarán tripulación con los españoles y que, con suerte, conocen la Bücker en fotografía; el toque final de sal lo proporciona el hecho de que, por cuestiones de programación, esta suelta ha de hacerse en una tarde.

Todo muy natural cuando el mantenimiento dispensado a los aviones durante tan largo período de tiempo, ha sido tan esmerado como para permitir que se les pueda extender el Certificado de Aeronavegabilidad, con prueba en vuelo incluida, en un par de horas, y tanto los pilotos españoles como los germanos son verdaderos expertos de garantía.

Algunos condicionantes hacían aún más interesante la misión: el viaje de más de 2.000 kilómetros, ya que NORVENICH se encuentra entre Colonia y Bonn, ha de realizarse a ser posible en 48 horas; los aviones no llevan instalados equipo alguno de comunicaciones, salvo una radio portátil que porta un piloto alemán; los pilotos españoles ignoran el idioma alemán y su inglés podría tacharse de "chapuza", a su vez los alemanes no saben una palabra de español y los españoles, al menos,

no conocen el territorio francés que han de sobrevolar ni por supuesto el de la R.F.A. tampoco; todo ello era muy natural.

Se borran las escarpelas y las aspas de San Andrés, pues el permiso de sobrevuelo por Francia lo es para tres aviones alemanes, y el día 16 de septiembre, a las 8.20 HL efectúan el despegue de Armilla.

El itinerario previsto era: ARMILLA-ALBACETE-CASTELLON-REUS-GERONA-MONTPPELLIER-VALENCE-DIJON-METZ-NORVENICH que se

en la AGA, al menos él disponía de BASTON y BOLA.

Naturalmente surgieron pequeñas averías: fallo en la transmisión de un tacómetro y pérdidas de: tornillos de la tapeta del cilindro, un conmutador de magnetos, aceite en una del motor, etc., pero como también es natural en nuestro Ejército del Aire, gracias a la habilidad, experiencia y conocimiento del material por parte del Especialista MMA que acompaña la expedición y a la selección del repuesto a llevar para



*Componentes del equipo que realizó el viaje Armilla-Novernich*

cumplió fielmente salvo en el tramo MONTPPELLIER-VALENCE que hubo de ser sustituido por el alternativo PERPIGNAN-LE PUY debido a imperativos meteorológicos, algo muy natural toda vez que las Bücker disponen para vuelos en condiciones IMC únicamente de: BRUJULA (en la cabina trasera), ANEMOMETRO y ALTIMETRO, menos que "Joe", el protagonista de aquella vieja película made in USA que en mis tiempos de cadete se proyectaba

el trayecto, el mantenimiento resultó perfecto.

Se presentaron situaciones que rozaban lo comprometido, como ocurrió a la salida de PERPIGNAN cuando se vieron obligados a volar 30 millas, aproximadamente, sobre un compacto mar de nubes o la toma de tierra con 1,5 km. de visibilidad en LE PUY, ya en el crepúsculo y con poca luz.

Debido al gran retraso sufrido primero en PERPIGNAN y luego

en METZ, en espera de que mejorasen las condiciones meteorológicas, no se pudo llegar a NORVENICH en el tiempo establecido dentro del ajustado programa, pero se estuvo a punto de conseguirlo.

Anécdotas naturalmente hubo muchas, desde tener que pagar, en LE PUY, la gasolina de los aviones con la tarjeta de crédito personal del Agregado de Defensa de la Embajada de la R.F.A. en España, pues no admitían ninguna de las tarjetas de crédito de carburante, hasta las no del todo confesadas como el doble mando de "toneles" y otras maniobras durante el viaje para completar la "suelta" de los pilotos alemanes; por cierto uno de ellos se "soltó" como el mecánico germano de la expedición en "darle al palo" con lo que ganaron dos "APU". La nota pintoresca la puso "EL BARON ROJO", piloto germano que se tocaba con un casco de vuelo semejante al del famoso "As" alemán y se abrigaba con una larga bufanda, casi hasta la "cola" del avión, tejida con sus colores.

El día 18, a las 13.30 HL, una formación compuesta por un DO-28, en vuelo lento, y tres Bücker, sobrevuelan la Base de NOVERNICH donde Banderas españolas y alemanas ondeaban como preámbulo al cariñoso recibimiento que, cuajado de discursos cuyo tema principal fue el agradecimiento a España por las facilidades dadas para el traslado de las Bücker desde Granada, les dispensaron las autoridades alemanas que presidieron el acto.

Felizmente había concluido la misión, que se desarrolló con absoluta naturalidad gracias a la perfecta compenetración entre todo el equipo, que con alegría fue venciendo las pequeñas dificultades a la vez que hacía gala de la tradicional camaradería hispano-germana.

He de confesar la sana envidia que me procuraron los radiantes rostros de españoles y alemanes ante las perspectivas del viaje; aún recuerdo la escena en que un joven piloto alemán, tras su primer vuelo en Bücker, entre bromas y risas "echaba un trago" del tradicional botijo carpetovetónico aparecido por arte de magia bajo el plano de una Bücker en la calurosa tarde granadina. ¡Tenía la certeza de que se lo iba a pasar "en grande"! ¡Como es natural!

Deliberadamente he soslayado citar nombres porque considero que cualquier equipo de la Unidad habría actuado lo mismo; pero sí quiero dejar constancia del orgullo que siento por mandar el Ala 78, cuyos hombres hacen algo natural aquello de "TODO ES POSIBLE EN GRANADA". ■



*Ceremonia de recibimiento en Novernich*



*Celebrando el éxito del viaje*



*Una de las Bucker despegando en la República Federal de Alemania*