



¡Atención, llega el general Invierno!

ABENCIO PEREZ LOPEZ DE PABLO,
Capitán Ingeniero Técnico Aeronáutico
Controlador de GCA

LA mañana había amanecido brumosa. Neblina y lluvia se entremezclaban haciendo que la visibilidad y el techo de nubes variaran según predominase una u otra. Conforme iban llegando los diferentes vehículos al aparcamiento, sus ocupantes salían raudos y

se introducían por la puerta de cristales del Escuadrón, de la que salía un chorro de luz que rompía la escasa visibilidad del naciente día. En el interior reinaba la acostumbrada agitación que precede al inicio de la jornada. En el vestuario, aquellos que realizarían el primer

período de vuelos, cambiaban su uniforme por el equipo de vuelo que, por primera vez en aquel otoño, incluiría la cazadora de vuelo. ¡Cómo había cambiado el tiempo en unas horas!

No lejos de allí, en la Torre de Control, los controladores hacían el

correspondiente relevo. No había tráfico en ese momento y la conversación giraba en torno a lo que sería el tema del día, el cambio de tiempo.

En el GCA, los dos controladores se afanaban en ajustar las pantallas de radar y, si normalmente lo hacían con mucha meticulosidad, aquel día eran más exigentes consigo mismos, pues suponían que el día se presentaría atareado, y cualquier detalle, por nimio que pareciera, podría ser primordial. Fuera del habitáculo del GCA la lluvia seguía cayendo mansamente.

En el Centro de Meteorología también había movimiento. Los teletipos tecleaban monótona e incesantemente series de números y letras con los cuales el personal de servicio iba construyendo los mapas y preparando la información necesaria para el briefing que tendría lugar minutos más tarde. La fotografía proporcionada por el satélite meteorológico unas horas antes lo decía todo y con letras mayúsculas. Primero lloviznas, después lluvia fuerte y a partir de media tarde empezarían a presentarse los primeros claros y el viento soplaría con fuerza.

Había llegado la hora del briefing. La sala se encontraba totalmente llena cuando el Oficial de Meteorología empezó a dar información del tiempo. Todos suponían cuales iban a ser sus palabras, pero eso no era óbice para que todos los presentes pusieran el máximo de atención. Se preveía un techo de nubes entre 200 y 300 pies con lloviznas intercalándose con bancos de niebla, momentos en los cuales la visibilidad disminuiría notablemente. La Torre estaría avisada en todo momento de la visibilidad en cabecera de pista.

Con esta información, la orden del Jefe del Escuadrón fue tajante y escueta: Todas las formaciones harán la aproximación bajo control del GCA.

En algunos rostros, sobre todo en los más jóvenes apareció una pequeña y casi imperceptible mueca. ¡¡¡GCA!!! ¿Cuándo había hecho la última aproximación real con el GCA? Durante los últimos meses, cuando había mucho tráfico o figuraba en el plan de entrenamiento había solicitado hacerla, pero ¿cuántas veces había levantado instintivamente la cabeza para ver el exte-

rior? Esta vez no habría lugar a ello.

Finalizado el briefing, el personal programado para el primer periodo de vuelos, verificaban los últimos detalles de la misión a realizar. "... cuando finalicemos y nos reunamos para el regreso, tú pasarás de Jefe de la formación y yo iré de punto y así harás una aproximación totalmente real".

Tras las comprobaciones prevuelo, los diferentes aviones fueron despegando a cumplir las misiones asignadas. Allá arriba, por encima de las nubes, todo parecía diferente: el Sol brillaba en todo lo alto y arrancaba destellos luminosos en el mar de nubes que debajo cubría todo lo que alcanzaba la vista. Cumplida la misión había que regresar.

"Control Madrid, aquí Tennis 25, cambio", La respuesta del controlador no se hizo esperar. Sus instrucciones empezaron a llegar nítidamente. Identificación radar, rumbos, órdenes de descenso, hora de aproximación y el último parte meteorológico. ¡Qué poco había cambiado desde la salida! Aproximación

Madrid, solicito efectuar la aproximación con el GCA. Segundos más tarde llega la autorización: "Tennis 25 autorizado a efectuar aproximación Tacan-GCA a la pista 23. Comuníquese abandonando el punto 35 millas y pase a frecuencia... con el GCA."

En el GCA los controladores esperaban la transferencia de tráfico que les haría el Control de Aproximación. Ya estaban a la escucha en la frecuencia establecida. Habían organizado un plan de trabajo; uno de los controladores haría la identificación radar y controlaría la primera parte de la aproximación hasta dejar el avión a 10 millas de la cabecera de pista y alineado con ella; el segundo controlador conduciría la aproximación final. En la segunda parte de la mañana se intercambiarían las misiones.

"GCA, aquí Tennis 25. ¿Me recibe?, cambio." Aquí empezaba la verdadera aproximación que les llevaría de regreso a la Base, a su hogar y como tal regreso es una ceremonia que requiere un ritual, y ese ritual sería una serie de instrucciones de bienvenida, pero al mismo tiempo





ese ritual traía un mensaje de confianza y de madurez profesional, ahora el controlador pasaba a ser los ojos del piloto, lo que requería una compenetración total. Atrás se había quedado el Sol, ahora masas nubosas los envolvía, pero la voz del controlador les atraía de tal forma que no los dejaba distraerse ni un segundo, ni siquiera sacar la cabeza en busca de un rayo de luz.

"Vire a la izquierda, nuevo rumbo... doce millas fuera descienda a ... Su controlador final trabajará en frecuencia..." Otra nueva frecuencia. La aproximación parecía el descenso de una gran escalinata donde cada tramo estaba vigilado atentamente por una persona distinta. Instintivamente giró la cabeza en busca del punto, que en esta ocasión no era él, sino su propio Jefe de Escuadrilla. ¿Qué tal iría? ¿Le habría hecho alguna faenilla? Pensó en las veces que hasta ahora él había sido el punto. Pero pronto la voz del controlador le volvió a la realidad.

En la penumbra del GCA el reflejo de las pantallas iluminaba el rostro de aquellos hombres que seguían

atentamente el desplazamiento de los diversos puntos luminosos y cuya seguridad dependía de ellos. En ellos habían depositado su confianza y no podían defraudarles. La formación bajo su control estaba llegando al punto de transferencia al controlador final. Por el interfono le dijo a su compañero: "Es tuyo, te lo paso" "Tenis 25 pase a su controlador final, si no enlaza regrese a esta frecuencia".

Unos segundos de silencio y enseguida se consigue el enlace con el controlador final. "GCA, aquí Tenis 25, cambio" "Tenis 25, aquí su controlador final, ¿cómo me recibe?"

Y nuevamente una serie de instrucciones atraviesan el espacio. Parece una rutina, pero no lo es. Parece machaconería, pero cuantas veces esa machaconería de "compruebe el tren" "QNH..." etc., ha hecho que algún olvidadizo recordase algo a tiempo.

"Tenis 25, comience a descender. Ajuste su descenso para una senda de planeo de..." Hay que variar la configuración exterior del avión para el tramo final.

La voz clara y firme del controlador sigue dando instrucciones; pequeñas correcciones de rumbo, ligeros aumentos o disminuciones en ritmo de descenso, distancias a la cabecera de pista, etc. Estas instrucciones tan seguidas hacen que el piloto lleve con la vista un ritmo de comprobación de instrumentos. ¡Con razón se llama aproximación instrumental!

El controlador no quita la vista de la pantalla de precisión. Sus manos se mueven en la oscuridad: ajustes del cursor, encendido de luces de información para la Torre de Control, transmisiones simultáneas al aire y por interfono a la Torre para dar o recibir instrucciones, buscando en todo momento el máximo de seguridad para toda aeronave.

"Tres millas fuera, en la senda de planeo, en la línea central" "dos millas..." "una milla..." "Sobre los mínimos de aproximación" "Sobre el extremo de la pista, en la línea central..." "Complete aproximación y notifique aterrizaje asegurado". Unos segundos de silencio mientras el controlador ve en la pantalla como la aeronave después de poner las ruedas sobre la pista se desliza rauda. Todo ha sido relativamente rápido. Durante las últimas millas el controlador había estado hablando continuamente, de tal manera que una perfecta compenetración entre controlador y piloto había hecho que éste ejecutase las instrucciones que el controlador le daba como si él mismo estuviese contemplando la pantalla de radar.

El "clock" de las ruedas del tren sobre la pista le sonó más suave que de costumbre. Las luces del balizaje de la pista fueron disminuyendo su aparente velocidad. Habían vuelto a casa después de cumplir su misión. "Gracias GCA, pasamos a Torre".

El General Invierno acaba de perder una batalla, pero nunca se podrá decir que ha perdido la guerra. Contra él nunca se puede bajar la guardia. No es invencible, pero hay que respetarle. Se le puede vencer con un conjunto de armas sencillas que se conglomeran en una sola palabra: ENTRENAMIENTO. Hay que tener las luces encendidas y la mente despejada cuando él llega, por que si no al menor descuido nos derrotará y sus victorias suelen ser desastrosas para el contrario. ■