



GIRA ASIÁTICA DE EXHIBICIÓN PARA DEMOSTRACIÓN DEL AVIÓN CN-235, PERTENECIENTE AL ALA 35

MANUEL CRUZ LOPEZ
Capitán de Aviación

PARTIMOS EL DÍA 7 DE febrero rumbo a Atenas iniciando un largo e interesante viaje de demostración de nuestro avión. Después de varios retrasos para comprobar que el avión estaba casi perfecto para tan largo viaje, nos concienciamos que todo estaba en marcha y con una preparación en tiempo récord, pues sólo con cuatro días de antelación, la tripulación fue capaz de preparar los visados y documentación imprescindibles para las escalas técnicas de ruta.

Después de sobrevolar Egipto, tras una escala en Luxor comenzaron los problemas con los sobrevuelos y permisos de aterrizaje. Entrando en el espacio aéreo de Emiratos Arabes Unidos nos ordenaron hacer órbitas sobre el FIR hasta comprobar permisos. Al poco tiempo nos permitieron continuar y al aproximarnos para tomar en Dubai, nos sacaron del área del aeropuerto, comenzando a describir órbitas al oeste de la ciudad. Comenzamos a pensar opcio-

nes para ir a otro aeropuerto, y a los diez minutos nos permitieron aterrizar, autorizándonos aparcar en un área de carga del aeropuerto.

Esperando por parte de la tripulación dormir esa noche como mínimo en la cárcel, nos sorprendió el hecho que nos dejaran en la ventanilla de inmigración para ir al hotel a descansar. A fin al cabo todo salió casi bien, descansando en un buen hotel y deseando seguir nuestro viaje.

Según consultas efectuadas con el representante diplomático en Emiratos, todos los problemas habían surgido con motivo de la fiesta nacional musulmana, instituida como final del Ramadán. A la vista de lo acontecido, y pensando la cantidad de países musulmanes a sobrevolar,

nos esperamos lo peor a la hora de obtener los permisos de sobrevuelo y escala.

En Dubai fue donde empezaron realmente los problemas del viaje, pues no se habían conseguido los permisos para continuar la escala a Male, Maldivas. Después de tres días de espera y con la negativa de las autoridades de India para escala técnica, decidimos continuar el viaje saltando la escala en Male, repostando en Muscat (Omán), y en Colombo (Sri Lanka), con destino final en Kuala Lumpur, Malasia. Tras 17 horas de vuelo, contando con el tiempo en las escalas, llegamos de madrugada al hotel Meliá, donde nos trataron muy bien, procediendo directamente a la habitación del mismo para descansar.



noticario noticario noticario

La parte siguiente del viaje parecía más sencilla, pues teníamos una escala en Bali, Indonesia, donde nos esperaba el agregado aéreo, teniente coronel Manglano. Gracias a su interés e inestimable ayuda llegamos sin problemas al hotel y nos dedicamos a un merecido descanso de dos días turísticos por la paradisíaca isla. Tras este descanso, realizamos una corta etapa para llegar a Australia.

Nuestro primer contacto fue en Darwin donde curiosamente aparcamos en una plataforma militar, por primera vez en nuestro viaje. Su-

mente desnudos, pues hacía un calor húmedo sofocante.

Aunque lo mejor fue degustar los maravillosos "steak" de vacuno.

Descansamos esa noche y continuamos para Avalon, a 30 millas de Melbourne, lugar donde se celebraría el salón aeronáutico. Poco después de despegar de Darwin, empezaba a desaparecer la civilización y solo se veía desierto. Cuatro horas después hicimos una escala en Alice Springs, casi el punto medio de Australia, en el gran desierto Victoria.

Continuando el vuelo esa

exposición conocimos al embajador de España en Australia, el cual nos ofreció sus medios y posición para preparar la documentación de visados. Ya en esos días nos anticipaba la imposibilidad de sobrevuelo de Vietnam, Laos y China lo que nos planteó una ruta más larga desde Taiwán hasta Malasia.

El salón transcurrió sin problemas, pues no había un volumen de personas excesivo durante los primeros días, salvo la apertura al público, el fin de semana, y nos sirvió a la tripulación para mostrar el avión, principalmente por

un vehículo de operaciones especiales en Cambera, y hasta allí nos desplazamos. Con gran sorpresa vimos un todo terreno de tres ejes que aparentemente no cabía en el avión. Después de una pequeña artimaña consistente en desmontar las barras antivuelco, logramos introducir el vehículo en el avión, mostrando gran satisfacción tanto la Fuerza Aérea australiana, como los españoles desplazados allí, para mostrar nuestro producto.

Finalizada la fase australiana, se presentaba el nuevo reto para la tripulación, que fue proceder a Taiwán para mostrar el avión tanto en exposición estática como en vuelo.

Con una escala en Manila de dos días, tuvimos la oportunidad de ver los vestigios de la presencia española en aquel lugar, a la vez que observar el alto nivel de pobreza y abandono de la población y de la propia ciudad. Persistieron como siempre los problemas debidos a la naturaleza del vuelo, ser una demostración de una compañía española, a la vez que opera un avión y tripulación militares. Siempre buscando resolver los problemas localmente de la manera más fácil, hay que decir que fueron múltiples los contactos con CASA, las embajadas y consulados españoles, el Estado Mayor del Aire y la propia Base Aérea de Getafe para buscar su colaboración y apoyo.

Finalizada la escala en Manila y habiendo esperado un poco de interés por parte de los filipinos por ver el avión, continuamos el viaje a Taipei, Taiwán, donde su Fuerza Aérea tenía un programa de modernización y cambio de su flota de transporte. Era la primera vez que un avión militar español se posaba en esas tierras y nos sirvió de satisfacción comprobar el alto nivel de vida



bieron al avión unos funcionarios de aduanas y nos preguntaron si habíamos desinfectado el avión, a lo que con un poco de picardía asentimos mostrando unos botes insecticidas del Instituto de Farmacia del Aire. El funcionario con gran sorpresa se conformó y se llevó uno de los botes con la excusa de analizarlo. Nuestro primer contacto en el pueblo, pues Darwin de ciudad tiene poco, es bastante sorprendente, pues había poca gente, conducían descalzos y práctica-

mente desnudos, pues hacía un calor húmedo sofocante. Aunque lo mejor fue degustar los maravillosos "steak" de vacuno. Descansamos esa noche y continuamos para Avalon, a 30 millas de Melbourne, lugar donde se celebraría el salón aeronáutico. Poco después de despegar de Darwin, empezaba a desaparecer la civilización y solo se veía desierto. Cuatro horas después hicimos una escala en Alice Springs, casi el punto medio de Australia, en el gran desierto Victoria. Continuando el vuelo esa

misma tarde, aterrizamos por fin en Avalon, el 16 de febrero y con alguna peripecia curiosa para despedir el día, pues el procedimiento local de entrada se basaba en las instrucciones del controlador de aproximación de Melbourne, que requería comunicarse de una frecuencia especial. Lo que nos restaba en ese momento era preparar el avión para la exposición estática del salón y coordinar los sobrevuelos y visados del viaje de regreso. En plena

sus características tácticas y militares a los distintos interesados, y atender a las diferentes solicitudes del personal de CASA presente en el salón. Fueron días duros por las elevadas temperaturas alcanzadas en la plataforma pero sirvieron para practicar mucho inglés y mostrar la nueva capacidad de vendedores, por parte de una tripulación militar, no habituada a estos cometidos. Finalizando los días de exposición, nos pidieron realizar una prueba de carga de

noticario noticario noticario

aparente que se observaba, dentro de los países que rodeaban la zona.

Finalizado el trabajo en Taipei nos quedaba un horario ajustado para las exhibiciones en Delhi, India y Bahrain.

Procediendo según el sobrevuelo autorizado volvimos vía Filipinas a Kuala Lumpur, donde por necesidades nuevamente del permiso de sobrevuelo de India, tuvimos que esperar cuatro días.

Una vez conseguidos los mismos, procedimos para Delhi, haciendo una escala técnica en Madrás, India. En este lugar observamos la lentitud de la burocracia en el aeropuerto, a la vez que la sensación de miseria de las gentes que deambulaban por el mismo.

Después de esperar cuatro horas para salir hacia Delhi, pues no había ordenadores para realizar los trámites, sólo mano de obra en abundancia, llegamos a Delhi donde nos esperaban los representantes de CASA, para explicarnos nuestra parte del trabajo en ese lugar, algo relativamente sencillo.

Ya habían pasado bastantes días y las ganas de volver a casa eran cada vez mayores. Quedaba hacer tu-



rismo dentro del tiempo libre que quedaba tras la exhibición estática. Pudimos observar lo que nos habían comentado otras personas que habían visitado India, aunque bastante alejados de la pobreza, como eran los mendigos, los encantadores de cobras, los monumentos, etc...

De nuevo en vuelo, nos quedaba la última fase del trabajo, una exhibición con los pilotos militares de Bahrain. En esta exhibición sólo nos pidieron demostrar la capacidad STOL del avión,

lo cual se vio favorecido por el viento que soplabla ese día, unos 35 nudos en cara, en superficie. Nos invitaron a una comida árabe bastante buena y finalizada la misma procedimos para El Cairo, última escala técnica antes de llegar a España.

Esperábamos para el día de vuelta que el viento nos ayudase y fue así. Después de ocho horas sin problemas, llegamos el día 10 de marzo a Getafe, con la satisfacción de estar de nuevo en casa, con nuestra parte del contrato

cumplido y sabiendo que pese al esfuerzo realizado por la escasa tripulación, todo había salido bastante bien.

Habíamos realizado 120 horas de vuelo, 31 días fuera de casa, unos 49.000 kms. y visitado lugares que nunca había tenido oportunidad el Ala 35 de dejar un vestigio de su paso. Puede ser hasta este momento, que haya sido el viaje más largo realizado por el Ala 35 en los últimos años, demostrando la gran fiabilidad y seguridad del avión, a la vez que gran interés por parte de la tripulación de dejar claro nuestro espíritu de trabajo y profesionalidad.

Cabe agradecer públicamente a todas las personas e instituciones que han colaborado en la consecución de este viaje, incluso con la gran separación de horas y kilómetros que nos distanciaba, dependientes al Ministerio de Asuntos Exteriores, Estado Mayor del Aire, Departamento Comercial y de Operaciones de CASA, compañeros de la Base Aérea de Getafe, y algún que otro funcionario o representante de la compañía de handling que nos apoyó en nuestro viaje.

