

Entrevista con el capitán Miguel Padilla

Piloto de Harrier

JOSÉ TEROL ALBERT
Comandante de Aviación



El capitán Padilla es uno de los pilotos de reactores del Ejército del Aire que ha estado destinado en un mayor número de unidades aéreas operativas y que más tipos de aviones diferentes ha volado. A su destacado historial aeronáutico ha unido la particularidad de haberse convertido en el primer oficial del Ejército del Aire agregado a la 9ª Escuadrilla de aeronaves de la Armada y por lo tanto en nuestro primer piloto de Harrier.

MIGUEL Padilla es un jerezano que ha acumulado más de 2.500 horas de vuelo en más de veinte tipos de aviones diferentes tanto militares como civiles, si bien la mayoría de esas horas lo han sido a bordo de reactores de combate. Con él nos une una vieja amistad, además del obligado nexo de compañerismo que conlleva el pertenecer a la misma promoción de la A.G.A., y todos los que le conocemos sabemos que se trata de una persona que a su permanente optimismo y buen humor une una dedicación exclusiva a su trabajo y a todo lo aeronáutico: Es por ello que sus opiniones resultan especialmente valiosas al referirse a temas profesionales.

—Sabemos que eres uno de los

pilotos del Ejército del Aire con mayor y más variada experiencia aeronáutica. Háblanos de tu pasado profesional y de cómo llegaste a volar tantos aviones.

—Después de finalizar en Talavera el Curso de Caza y Ataque me incorporé al Grupo 41 de Zaragoza donde volaba el C-101 como instructor. Posteriormente fui destinado al Ala 21 de Morón dotada con F-5 y algún tiempo después pasé al Ala 46 de Gando donde volé el Mirage F-1. Nuevamente volví a Zaragoza, esta vez al Grupo 15, donde me esperaba el F-18. En la actualidad, como ya sabes, soy piloto de intercambio en la Armada donde vuelo el Harrier AV-8B.

Es difícil el programar tu carrera

para volar tantos aviones diferentes; Quizás sea una cuestión más bien de suerte

—Desde el punto de vista del Ejército del Aire, ¿Es recomendable que un piloto vuele tantos tipos diferentes de aviones?

—La estabilidad de un piloto en un mismo modelo de avión con el paso del tiempo acaba repercutiendo positivamente en la Unidad; Esto es lo recomendable; Pero por otro lado pienso que siempre es bueno que exista un cierto número de pilotos que hayan tenido la oportunidad de conocer "in situ" las características particulares de diferentes unidades. Una cosa es lo que se lee o te cuentan y otra muy diferente lo que se experimenta

El capitán Padilla a los mandos de un Harrier volando sobre tierras conquesas durante un destacamento en la base de Zaragoza. (Foto: J. Terol)





Harrier II Plus volando junto a un Harrier II «Day Attack». (Foto: J. Terol)



Volando como líder de una formación de Harrier de la 9ª Escuadrilla y de F-18 en una misión aire-superficie. (Foto: J. Terol)

—¿Por qué pediste el destino en la 9ª Escuadrilla? ¿Cómo se realizó la selección?

—Suponía una oportunidad muy atractiva, no sólo por las características del nuevo avión, sino por la posibilidad de conocer la Armada de cerca (desde “dentro” en este caso). No me lo pensé dos veces.

Las condiciones requeridas para ser seleccionado fueron: Volar el F-18 (por la entonces futura integración del radar APG-65 en el Harrier II Plus) y poseer al menos 400 horas de vuelo en él.

—¿Qué diferencias has encontrado con las unidades del Ejército del Aire? ¿Existía “mentalidad aeronáutica”?

—Precisamente porque los pilotos tenían “mentalidad aeronáutica” puedo decirte que no he encontrado diferencias apreciables, tan sólo he necesitado cierta adaptación con el

vocabulario, que no de concepto, así: aerofreno/freno de aire, radial/demora, izquierda/estribor ... ¡perdón, bahor!

—¿Qué trato se tiene contigo? ¿Se tuvo en cuenta tu experiencia previa en el plan de instrucción?

—Soy uno más en la 9ª Escuadrilla. En cuanto al plan de instrucción ya no sé si fui uno más porque he de reconocer que se volcaron en agilizar mi incorporación al mundo del VSTOL. En este sentido la 8ª Escuadrilla (única que tiene doble-mando) desempeñó un papel fundamental al ser la primera en iniciarme en el manejo específico del avión y en las técnicas del vuelo estacionario. La calidad de la instrucción recibida hizo que tuviera la satisfacción de soltarme en el Harrier Alfa. Poco después, tras un nuevo curso teórico y algunas horas de simulador, volaba el Harrier Bravo. Este último avión tiene una presentación de cabina y un software similar al del F-18, lo cual me hizo muy cómoda la adaptación.

—¿Qué has aportado tú a la 9ª Escuadrilla y qué has aprendido de sus pilotos?

—Mi presencia aquí está motivada por la ya iniciada recepción de nuevas unidades de Harrier con radar

APG-65 y la necesidad de crear un núcleo de instructores en este sistema de armas. Aunque pudiera pensarse que el reto de la integración del empleo táctico del nuevo Harrier es una de las justificaciones más importantes del intercambio de pilotos, existe un aspecto que no puede relegarse a

un segundo plano y es el de ampliar los contactos y aumentar los canales de información que deben existir entre la Armada y el Ejército del Aire.

—¿Cómo selecciona la Armada a sus pilotos de Harrier?

—De entre todos los voluntarios de 5º curso de la Escuela Naval que solicitan realizar la especialidad de Piloto Naval (suelen ser muchos) se cubren unas seis o siete plazas por año. Una vez en Estados Unidos, la selección para aviones o helicópteros se efectúa por preferencias y por nota de vuelo.

AVIACION NAVAL

—Hablemos de una hipótesis polémica donde tu opinión tiene un especial valor. ¿Sería aconsejable, considerando factores como la relación coste/eficacia, que los pilotos de la Flotilla de aeronaves fueran miembros del Ejército del Aire?

—No. La operatividad de los pilotos, procedan de donde procedan, está supeitada cada vez más a la filosofía de empleo y a las decisiones de un Estado Mayor. ¿Coste/eficacia? no





*Toma vertical
en el portaaviones
Príncipe de Asturias
al regreso del vuelo de suelta*

tengo datos para entrar a valorar el tema del coste pero sí de la eficacia, y me inclino a pensar que sería la misma. Lo que hace descompensar la balanza de mi opinión es el haber percibido la existencia de un gran número de connotaciones que envuelven y conforman la presencia y actuación de un piloto integrado en una fuerza naval. Decididamente, este protagonismo lo debe asumir un marino.

—¿Qué caracteriza a un piloto naval?

—Pensar arriba como piloto y abajo como marino.

—¿Cómo es la vida a bordo de un portaaviones?

—Estar acompañado por casi mil personas hace que no te sientas solo. Si quieres hacer deporte puedes coger un plano y practicar orientación por el barco. En mis primeros vuelos comenzaba mi ruta hacia el avión con unos cuantos minutos de margen para asegurarme el despegar a tiempo.

Profesionalmente puedes acrecentar tus conocimientos al tener mucha información a mano de forma continuada. Al mismo tiempo mejoras los lazos de entendimiento a nivel humano y operativo con tus compañeros de trabajo.

—Volvamos a la polémica. ¿Podría llegarse a sustituir la aviación embarcada por una aviación basada en costa con un radio de acción ilimitado gracias al reabastecimiento en vuelo?

—Vaya pedazo de pregunta; Tú quieres que me pille el toro pero no lo vas a conseguir.

Todo puede considerarse sustituible cuando los visos de una aplicación real o una disuasión efectiva están muy por detrás del horizonte. Como la vida dá muchas vueltas (horizonte incluido), es preferible estar preparado en todos los sentidos.

Me parece interesante la alternativa que me planteas. La del portaaviones también lo es.

EL HARRIER

—¿Es el Harrier un avión difícil de volar? ¿Qué es lo que más cuesta en la adaptación?

—La capacidad VSTOL es lo que le hace ser diferente a todos los demás. Hay otra palanca más (toberas) que

tienes que aprender a controlar. Son sensaciones nuevas que poco a poco vas asimilando. En las fases de despegue y aterrizaje no te puedes permitir el mismo margen de error que en otros aviones; Vas muy concentrado, consciente del mayor control que debes ejercer sobre los parámetros de vuelo.

—¿Podrías enumerar las virtudes y los defectos del Harrier?

el aumento de sustentación que produce), o con muchos grados (cuando se necesita un posicionamiento instantáneo del morro, entrada en tije-ras o en espirales descendentes).

—¿Qué particularidades tiene la operación desde un portaaviones?

—Operas desde una plataforma que navega y la situación táctica evoluciona constantemente. Los cam-

lo aconsejado y a veces lo imperativo la toma vertical; En este caso la recuperación está muy condicionada por el techo de nubes. Cuando el avión deja de apoyarse en el aire para empezar a sustentarse únicamente en su motor se produce una transición crítica.

Existen también situaciones especiales operando desde el portaaviones en alta mar, cuando debes tener



—El Harrier es un avión que cumple con creces la misión para la que ha sido diseñado. Su software de ataque al suelo tiene poco que envidiar al del F-18; Sin embargo, en combate aire-aire se le descubren rápidamente las limitaciones que le impone el tener una aerodinámica diseñada para el VSTOL, con unas enormes toberas de admisión que condicionan su capacidad de aceleración y maniobra. Su buena relación empuje/peso (mayor que uno a mitad del vuelo) le hace compensar en parte estas servidumbres. La próxima integración del misil AMRAAM contribuirá también a mejorar su empleo en misiones aire-aire.

—¿Cómo se usan las toberas orientables en combate cerrado?

—Puedes seleccionar cualquier ángulo de toberas, pero las acciones más efectivas pasan por utilizarlas con pocos grados (la pérdida de energía no es mucha comparada con

bios de distancia a un mismo objetivo terrestre hace que tengas que revisar frecuentemente los perfiles de misión. El cumplimiento y la precisión en los horarios de las tomas y despegues en una cubierta en constante trasiego de aviones y helicópteros son decisivos en periodos de máxima actividad.

Cuando después de una misión vuelas a 3.000 pies y, de pronto, por un agujero en las nubes ves un punto negro, comienzas a pensar: "Ese es mi portaaviones y no tengo más remedio que tomar ahí". Afortunadamente, cuando te acercas todo se ve más claro, o al menos más grande.

—Háblanos de situaciones críticas como la transición a estacionario en condiciones instrumentales.

—El uso de las toberas orientables hasta un ángulo mayor de 30º en nubes puede llegar a ser desconcertante y hasta prohibitivo si vas con un punto en formación cerrada. A este avión le afecta mucho el viento cruzado, siendo

poco combustible para poder tomar vertical y te gustaría tener el suficiente para llegar a un campo alternativo; Además, las recuperaciones se efectúan siempre casi al máximo de potencia con el consiguiente gasto elevado de combustible

—Por último, ¿Qué vas a "importar" de la Armada al Ejército del Aire cuando regreses?

—La posibilidad de "importación" dependerá de las características del lugar donde regrese. En cualquier caso voy a llevar conmigo una gran experiencia humana y profesional al haber convivido plenamente integrado en una unidad operativa de la Armada.

Aquí despedimos al capitán Padilla, quien a lo largo de la conversación ha demostrado claramente que quizás por desenvolverse en la actualidad en un ambiente naval ha aprendido perfectamente a evitar el "mojarse". Muchas gracias, y recuerda que babor es izquierda ¿o es derecha? ■