

# Suboficiales

ENRIQUE CABALLERO CALDERÓN  
Subteniente de Aviación  
e.caballero@terra.es

## ♦ EL AVIOCAR REGRESA A GANDO

**En una calurosa mañana** del pasado mes de agosto, me dirigí a la Base Aérea de Gando, al objeto de efectuar una visita a mis antiguos amigos y compañeros, una vez en la misma contacté con el subteniente Padilla, experto mecánico del T-12 "Aviocar", que me hace un comentario que cambiaría el sentido de mi visita, *"esta tarde viene en vuelo desde la península un T-12 de los nuestros"*, para quedarse definitivamente en Gando, con este ya son dos los aviones de este tipo que se quedan en la tierra que tantas veces los vió volar.

La noticia me hizo plantearme la posibilidad de quedarme y recoger el momento de su llegada, pero al final mis posibilidades de documentar gráficamente el hecho se amplían, gracias al nuevo y agradable encuentro con otro antiguo "zorro", nombre bajo el que se acogen todos los que pertenecemos al 461 escuadrón del Ala Mixta nº 46, por tener en su escarapela un ejemplar del citado animal, concretamente de la raza que habita en el cercano desierto del Sahara. Mi nuevo interlocutor, el brigada Cuervo, me hace ver la posibilidad de que me incorpore al grupo de bienvenida que se ha formado, todos ellos veteranos del 461 y que se van a desplazar al Aeródromo Militar de Lanzarote, lugar habitual de escala de los Aviocar a su regreso de los largos viajes a Península, sin pensarlo acepto la oferta y por mi condición de antiguo zorro, me incorporo al mismo.

Una vez en la pista de estacionamiento del aeródromo del EA, mientras se esperaba la ansiada llegada, se produjo una situación muy agradable para todos los amantes de la aviación, una concentración fortuita de aviones de diferentes modelos y tripulaciones, que procedentes de diversos lugares, hacían escala técnica para prepararse para el largo viaje sobre el Atlántico; el ambiente era de lo más aeronáutico y despertaba en mí vivencias pasadas, cuando encadenábamos numerosos saludos entre amigos, pero sobre todo entre compañeros.

Los saludos protocolarios y afectuosos se sucedieron, todos se alegraban y todos disfrutaban con el acontecimiento, el otrora solitario aparcamiento se convertía por momentos en un atestado lugar, que ocupado casi en su totalidad por numerosas aeronaves hacían despertar vivencias que sólo se producen entre los aviadores.

Pero el agradable momento anterior queda roto momentáneamente, cuando la inconfundible silueta del "Pizio", apodo cariñoso con el que se conoce popularmente al Aviocar, afronta la senda de aproximación, presto a efectuar su esperada toma en la tierra canaria, maniobra que queda confirmada al escuchar el roncar de sus hélices y motores, empeñados en que detenga su marcha por la flamante pista, momentos antes de enfilarse la salida que da acceso al lugar donde nos encontramos.

El aparato fruto de las mesas de dibujo del departamento de diseño de la empresa española

CASA (Construcciones Aeronáuticas S.A.), desde mediados de los años 1960, el cual estaba dirigido por el ingeniero español Ricardo Valle Benítez, recorría el camino marcado por el suboficial encargado de alojarlo, la distancia que le separaba del punto establecido para su estacionamiento; mientras el fino silbido de las turbinas del primer turbohélice fabricado en España, acallaban el característico sonido de los diafragmas de las numerosas cámaras que querían inmortalizar aquellos instantes, entre ellas la mía, la de un aficionado que buscaba la mejor posición, la de la parte en la que lucía la hermosa bandera española, testigo de varias misiones humanitarias al vecino país de Mauritania, llevando a los médicos para que atendiesen las necesidades de su población y que colocada encima de la puerta delantera, presidía el lugar por donde saldrían sus tripulantes.

La posición ocupada por el fiable transporte del EA, en un aparcamiento repleto de aeronaves, le hacía ser el protagonista de una curiosa imagen que difícilmente se podrá volver a producir, tres aeronaves juntas del mismo fabricante: el CASA 212 (T-12B); el CASA-Nurtanio 235 (T-19B), de vigilancia marítima "Vigma" y el transporte táctico, CASA 295 (T-21); a tan inusual estampa se les unían dos trabajadores incansables, el UD-13 (Canadair CL-215 T) y el UD-14 (Bombardier CL-415), los "Botijos", que regresaban exhaustos a su base en Madrid procedentes de la "Isla Bonita", lugar en la que estuvieron trabajando en la extinción de un importante y devastador incendio.

Una vez parados los motores y tras dejar de girar la hélice, la puerta de tripulación del avión se abre y de ella sale un veterano y experto mecánico, la expresión del rostro de todos los que allí estábamos re-

flejaba los sentimientos de nostalgia por las añoradas épocas, en las que los mecánicos en vuelo eran imprescindibles y su participación enormemente valorada, y de felicidad, por la presencia de un pequeño aparato que había prestado un gran servicio al EA en sus más de 31 años de antigüedad; lejos queda aquel 21 de febrero del 1978 cuando la tripulación encargada de decepcionarlo despegaba del sevillano aeropuerto de San Pablo, apenas mes y medio después de ser fabricado, para el destino encomendado.

Mientras los saludos daban la bienvenida al teniente coronel Delgado, al teniente Basilio (antiguo zorro) y al subteniente Crespo, los que esperaban su turno para poder estrechar las manos de aquellos que lo habían traído de vuelta a casa, hacían comentarios que evocaban al recuerdo, resaltando los detalles con comentarios de lo más diverso: "todavía se aprecian los numerales del ala 46", "me gustaba más con el esquema de colores de camuflaje", etc".

Pero aquel humilde y práctico avión, guardaba para sí su hazaña más ejemplar, no había nada a la vista que pudiera delatarle, pero sí se había quedado reflejado en la memoria de la sociedad de las islas, sobre todo en la que habita en isla de El Hierro y en particular en la de una joven, que encontrándose embarazada y con su salud gravemente deteriorada, necesitaba una operación para salvar su vida, para ello era imprescindible su traslado inmediato al hospital, el más cercano se encontraba en la Isla de Tenerife y la única forma de desplazarse era por vía aérea. Para el traslado de enfermos en estado grave a los centros hospitalarios, debido a la carencia de este tipo de instalaciones en las denominadas islas menores, el EA tenía establecido un servicio permanente de evacuación.



El 1 de agosto del 1981 se encontraba de servicio en la Base Aérea de Gando nuestro protagonista, el T-12B-58, cuando se recibía un aviso urgente, desplazándose lo antes posible al lugar de la alerta, pero el aeropuerto herreño se encontraba cerrado; aún así, la tripulación del avión seguía dispuesta a cumplir con la misión e intentarlo, a pesar de otro importante contratiempo, las condiciones meteorológicas en la zona eran tan adversas, que desaconsejaban la operación de cualquier tipo de aeronave. Pero las desesperadas llamadas desde tierra del médico que acompañaba a la enferma y la generosidad que caracteriza al militar español, lleva a la tripulación del aparato, a desobedecer las recomendaciones y jugándose la vida, proceden a una peligrosísima toma y a un arriesgado despegue, consiguiendo llevar a término la evacuación de la enferma, salvando así su vida.

Una vez concluidos los saludos, aprovecho la ocasión y me introduzco en el interior de la aeronave, allí se encuentra trabajando un miembro de la tripulación, el mecánico, que con



una dilatada vida profesional, posee la experiencia acumulada a lo largo de sus 36 años de servicio a nuestro Ejército, 30 de los cuales ejerciendo de mecánico de vuelo; durante ese tiempo ha volado y sigue volando los siguientes aviones: Lockheed (P-3) "Orión", CASA 212 (T-12) y CN-235 (T-19), en los que ha acumulado casi 11.000 horas, siendo probablemente el tripulante en activo con más horas de vuelo o uno de los que más tiene del EA.

Con la voz que da la experiencia, me relata sentado en la cabina de pilotaje las vicisitudes vividas y las características del vuelo:

*"El avión una vez retirado del servicio en el 461 Escuadrón, en el año 2005, pasó a prestar sus servicios en el 744 del Grupo de Escuelas de Matican hasta que en el 2007, causó baja en este y fue trasladado a las instalaciones de la Maestranza Aérea de Madrid, donde quedó depositado a la espera de su destino final; mientras tanto los mecánicos de la Sección de Pruebas en Vuelo, le mantuvieron operativo, realizando periódicas puestas en marcha de los motores, hasta que una vez tomada la decisión sobre su destino, se le encargó a un equipo de mecánicos de Son San Juan, dirigidos por mí la mi-*

*sión de prepararlo para su último viaje. Una vez superada la exhaustiva revisión a que fue sometido, despegó en dirección a su último destino"...*

*"El vuelo partió de la Base Aérea de Cuatro Vientos (Madrid) y realizamos la primera escala en la Base Aeronaval de Rota (Cádiz), allí tras cargar a tope de combustible, nos dirigimos a la isla de Lanzarote, llevando una ruta en la que sobrevolamos continuamente el océano"...* Para el vuelo completo, hasta la Base Aérea de Gando (Gran Canaria), se emplearon en total 8 horas y 20 minutos, a una velocidad media de unos 120 nudos y a 10.000 pies de altura.

Tras la finalización de la escala técnica en Lanzarote, deja la famosa isla volcánica y se dirige, escoltado por el T-19B del 803 Escuadrón (SAR), hacia su morada, un hangar de su antigua Base, donde quedará a la espera de su emplazamiento definitivo, en el que, según me explica el coronel Martorell, jefe de la misma, piloto y un gran entusiasta de la aviación, desempeñará una importante misión didáctica y en recuerdo de lo que supuso para el transporte militar.