

# ¿Qué quieres ser de mayor?

## Piloto militar de helicópteros

JULIÁN  
ROLDÁN MARTÍNEZ  
Coronel de Aviación



QUÉ QUIERES SER DE MAYOR? CUANDO SEA MAYOR ME GUSTARÍA SER PILOTO. LOS DÍAS IBAN PASANDO JUGANDO CON LOS AMIGOS EN LAS CALLES, CUMPLIENDO LOS CASTIGOS POR LAS TRAVESURAS ESCOLARES Y DISFRUTANDO DEL CAMPO DE MI PUEBLO. VOLAR SE ME HABÍA OLVIDADO, DISFRUTABA DEL PRESENTESIN PENSAR EN EL FUTURO.

POCO A POCO EL NIVEL DE ESFUERZO ESCOLAR AUMENTABA. PRONTO LLEGARÍA LA HORA DE TENER QUE DEFINIR EL CAMINO A TOMAR. LA DECISIÓN NO ERA FÁCIL, PERO SIEMPRE HAY ALGÚN PSICÓLOGO A TU LADO PARA ECHARTE UNA MANO, Y ASÍ FUE. FINALIZADO EL BACHILLER SUPERIOR TUVIMOS QUE REALIZAR UN TEST DE APTITUD.

DESPUÉS DE LARGAS HORAS CONTESTANDO LAS DIVERSAS PREGUNTAS, LLEGÓ EL RESULTADO: TIENE APTITUDE PARA SER PILOTO, INGENIERO AERONÁUTICO O INGENIERO INDUSTRIAL.



**M**adre mía, pensé: piloto, la ilusión de mi vida. Y ¿cómo puede uno ser piloto? Nadie te facilitaba información, parecía algo inalcanzable; por lo tanto, descartado. ¿Ingeniero aeronáutico?, he oído decir que es de las carreras más difíciles; solo los genios son capaces de finalizarla. Solo me quedaba ingeniería industrial: “a por ella”.

Sin pensármelo dos veces me matriculé en la Universidad Politécnica. Cuando se lo expliqué a mi padre, no le pareció una buena idea. Me conocía muy bien, sabía que la universidad pública era muy tentadora para un espíritu joven y distraído como el mío; así que, después de estar admitido, el patriarca hizo sus cálculos económicos y me convenció para que presentara mi solicitud en el Instituto Católico de Artes e Industrias (I.C.A.I.). Pasé las pruebas, inicié el curso y comencé a darme cuenta del abismo al que me enfrentaba.

Pero mi destino estaba allí, en el aula de ingeniería. No me lo podía imaginar.

Finalmente, la señal que me iba a conducir al vuelo se hizo presente. Mi compañero de clase, Carlos Rodrigo, en lugar de atender las explicaciones, estaba rellenando un formulario para presentarse al Centro de Selección de la Academia General del Aire (CESAGA); quería ser piloto militar. Eso era lo que yo anhelaba, pero no tuve valor para dejar mis estudios y seguirle, pensé en el disgusto que iba a dar a mis padres y esperé. Probablemente mi padre no se habría enfadado; él siempre me hablaba de la vida militar con mucho entusiasmo, pero eso de pilotar aviones militares eran palabras mayores.

Carlos no pasó aquel examen y volvió al aula. Nos hicimos buenos amigos. En los descansos, observábamos las formaciones en el patio de los alumnos de premilitar que se preparaban allí, en la misma planta, a escasos metros de nosotros. Esa pequeña distancia entre el aula de ingeniería y la de los futuros aviadores era una estancia: la capilla. Qué coincidencia, el destino, la profesión soñada, estaba

muy cerca; únicamente había que pasar por delante del altar.

El tiempo pasó y entramos acordados prepararnos al año siguiente con el firme propósito de hacer realidad nuestro sueño: “queríamos ser aviadores”.

Así fue, después de dos largos e intensos años: uno en premilitar y otro en el CESAGA, logramos ingresar los dos, si bien Carlos tuvo que enfrentarse a un año más en el Centro de Selección por circunstancias que no vienen al caso.

Por fin, en la Academia General del Aire (AGA). Después de cuatro intensos, difíciles e ilusionantes años alcanzé el empleo de teniente y me destinaron a la Base Aérea de Maticán, al curso de transporte y tránsito aéreo. Tras un año apasionante, me concedieron el título y me dieron la oportunidad de pedir destino a las unidades operati-

vas. Otra vez el azar encarriló mi camino. A punto estuve de quedarme de profesor cuando un cambio de vacantes en el último momento me impulsó a solicitar una de las cinco plazas previstas para helicópteros. A partir de ese momento, com-

mienza realmente mi vida profesional como militar y piloto de helicópteros.

Por aquella época, hace 30 años, no se entendía muy bien que algunos pilotos eligiéramos volar aeronaves de ala giratoria; lo normal es que esas plazas quedaran relegadas para los últimos en elegir, pero en mi promoción no fue así.

Me atraía el Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR), quería volar y salvar vidas. Tuve suerte y, tras finalizar el curso de helicópteros, pude optar por el 803 Escuadrón de Fuerzas Aéreas. Comencé a volar el Alouette III, helicóptero monomotor de fabricación francesa (Aérospatiale S.A.), de gran maniobrabilidad y con el que participé en todo tipo de misiones que uno se pueda imaginar: de apoyo a las unidades militares (transporte de cargas, lanzamiento de paracaidistas, transporte de personal, rescate de pilotos accidentados, ejercicios de rescate de pilotos derri-

**«Me atraía el servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR), quería volar y salvar vidas. Tuve suerte y, tras finalizar el curso de helicópteros, pude optar por el 803 Escuadrón de Fuerzas Aéreas»**





bados en territorio hostil, etc.), de apoyo a la población civil (rescate de montañeros, evacuación de personal en las inundaciones, evacuación o traslados de heridos y enfermos, rescate de marineros y pescadores, transporte de órganos para trasplante, traslado de incubadoras, etc.) y cualquier otro tipo de misión para la que el helicóptero es el medio idóneo de actuación.

A los pocos meses comencé a volar el "Superpuma", helicóptero bimotor, de la misma empresa que el Alouette. Se trataba de volar en otra dimensión. Sus excelentes cualidades: gran potencia, capacidad para vuelo instrumental y amplio volumen de carga permitían mejorar cuantitativamente las capacidades de la Unidad.

Poco a poco nos fuimos amoldando el uno al otro. Llegamos a conocernos tan bien que tardamos más de 25 años en separarnos. Después de más de 5.000 horas juntos, tuvimos que despedirnos. Él no parecía envejecer nunca, siempre dispuesto a intervenir en otra misión, a asumir el riesgo al que nos enfrentábamos: fuertes vientos, lluvia, engelamiento, etc. Muchas horas de alarma compartidas y muchas historias que contar, muchos finales felices, muchas vidas salvadas, algunos errores, pocos, y menos quejas.

**«Con el "Superpuma" poco a poco nos fuimos amoldando el uno al otro. Nos conocimos tan bien que tardamos más de 25 años en separarnos. Después de 25.000 horas, tuvimos que despedirnos»**

Recuerdo el rescate de 14 marineros del barco "Terín", donde, al mando del capitán Ramón Garrido, lamentablemente fallecido en un trágico accidente aéreo, empecé a entender cómo se hacía una grúa real en barco tras golpear la cesta de rescate contra su casco. Por suerte, no hubo consecuencias que impidieran finalizar felizmente la evacuación de los marineros. Fue una de mis primeras lecciones en un salvamento real y

donde, verdaderamente, te das cuenta de la importancia que tiene el más insignificante error cuando se trata de atender a personas que están en peligro y tu pericia es su única salvación.

Hablar del capitán Garrido siempre me ha traído gratos recuerdos. Tuve la oportunidad de trabajar con él en las inundaciones de nieve en Vic (Gerona), siete horas diarias durante cinco días. Era incansable, tan pronto evacuábamos ancianos, como insertábamos a un técnico en las zonas más inaccesibles para reparar las líneas de energía. Cualquier petición era atendida sin la más mínima objeción y







## Conceden a once miembros del SAR la Cruz del Mérito Aeronáutico

Madrid (Agencias). Once miembros del Servicio Aéreo de Rescate (SAR) han sido condecorados por el Ministerio de Defensa con la Cruz del Mérito Aeronáutico por las operaciones de rescate que realizaron en la costa gallega entre los días 14 y 24 de diciembre pasados y en los que salvaron a 31 marineros, según ha informado el citado departamento.

La primera acción de rescate, en la que el ministerio ha destacado de manera especial la labor del cabo primero José Antonio Fernández, se desarrolló el día 14 de diciembre a 120 millas náuticas del aeropuerto de Alvedro y en ella se logró rescatar a los 17

marineros del pesquero de Celeiro «Mariscador».

Otra de las operaciones de rescate se produjo el día 24 de diciembre, cuando el carguero rumano «Topoloveni» naufragó a once millas al sur de Cabo Fisterra. En esta acción, que estuvo dirigida por el capitán Julián Roldán, se rescataron 14 personas.

Los condecorados por Defensa son, además del capitán y el cabo mencionados, los tenientes Carlos Bernardo y Carlos García; los subtenientes Alejandro Carravilla y Juan Jiménez; los brigadas Aurelio Herrero y Juan Antonio Serrano; los sargentos Alejandro Izquierdo y Pablo García y el cabo primero Pedro Javier Frande.

con la íntima satisfacción del deber cumplido. Solo notamos el cansancio cuando llegamos a Madrid después de haber volado 40 horas en menos de una semana.

El ritmo de los servicios y la diversidad de situaciones a las que nos veíamos abocados, nos permitía aprender con rapidez; además, siempre contábamos a nuestro lado con expertos que velaban por nosotros. El ambiente de compañerismo siempre nos reconfortaba.

Pronto llegó el momento de asumir la responsabilidad del mando. Ya no nos podíamos apoyar en nuestros maestros e instructores, ahora tocaba afrontar las situaciones venideras desde la responsabilidad del comandante de aeronave.

El caballo de batalla era mandar el destacamento de La Coruña. Allí nos esperaba «A Costa da Morte». Había que sacar el máximo rendimiento de las posibilidades del «Superpuma» y de la coordinación entre los siete tripulantes que conformábamos la tripulación. No había dos salvamentos iguales: la distancia de la costa, el número de personas a evacuar, el tamaño del barco, el tipo de mercancías que transportaba, etc., entre otros, eran factores de gran importancia para la

preparación de la misión; sin descartar la hora a la que ocurría el suceso y las condiciones meteorológicas.

La Costa de la Muerte, me enseñó donde se encontraba la línea entre el riesgo y el peligro y aprendí a respetar la vida de mis tripulantes, a valorar donde está el límite entre continuar la misión arriesgando la vida de la tripulación, y en consecuencia la mía propia, o abortar o aplazarla, sabiendo que esta última decisión podía implicar la pérdida de las vidas humanas que nos habían sido confiadas.

El 14 de diciembre de 1989 un fuerte temporal azotaba la cornisa gallega. En el hotel estábamos acostumbrados a sentir el rabioso eco del batir de las olas, pero ese día el timbre del teléfono

no turbó la majestuosa acústica marina. El Centro Coordinador de Salvamento (RCC) requería salida inmediata para asistir al «Mariscador», un barco pesquero desde donde se estaba emitiendo una señal de socorro a 120 millas náuticas (Nm) al norte de la costa gallega. Las condiciones meteorológicas reinantes en la zona: 50 Kts de viento, tormentas con fuerte aparato eléctrico, olas de 8 m. y la lejanía del siniestro, unidas al número de personas en peligro, 17 pescadores,

nos hicieron presagiar lo peor; sin embargo, la disposición y la esperanza de toda la tripulación del helicóptero nos permitió arribar al lugar del suceso con la máxima rapidez. Allí avistamos dos embarcaciones neumáticas de color naranja de salvamento y todos los supervivientes a bordo. Descendimos a uno de nuestros rescatadores, el Cabo 1º Garnés, quién se quedó en la embarcación coordinando el izado. A pesar de las dificultades y de la tensión reinante, tras dos horas de intenso trabajo, se pudo completar el rescate y regresar con el combustible mínimo necesario para alcanzar la costa. A los pocos días del suceso la Jefatura de Salvamento recibió una carta de reconocimiento del Patrón Mayor de la



Cofradía de Pescadores Santiago Apóstol de Cillero en la que literalmente decía: “por unanimidad acuerdan manifestar el más profundo agradecimiento por el salvamento llevado a cabo por la tripulación del helicóptero del S.A.R., la cual, con el riesgo de sus propias vidas, en unas condiciones sumamente adversas, y en situación muy alejada de nuestras costas, cumplió su misión de salvamento llevando a límites de heroísmo su función”.

Próximo a finalizar ese mes, volvimos a coincidir como miembros de otra tripulación el cabo 1º Garnés y el que suscribe. No podíamos imaginarnos lo que el 24 de diciembre nos esperaba. En esta fecha tan señalada, cuando nuestros pensamientos estaban junto a nuestras familias, nos alertan

de una llamada de socorro procedente de un barco comunicando el posible avistamiento de un súbito hundimiento de otro barco. Ante la incertidumbre y a pesar de las extremas condiciones meteorológicas: 55 Kts de viento, tormentas, escasa visibilidad y olas de hasta 12 m., despegamos. La fuerte turbulencia hasta que abandonamos la costa provocó mareos en dos de los tripulantes. Próximos al probable lugar del suceso comenzamos a ver diversos objetos que nos hicieron presagiar la realidad de la catástrofe: maderas, manchas de combustible y aceite, diversos objetos y, a lo lejos, una embarcación con la proa partida en la que advertimos presencia humana. Era increíble observar cómo eran zarandeados y maltratados por el bravo mar. Su situación era límite, habían perdido la esperanza de ser rescatados, sabían que no habían lanzado el S.O.S. y desconocían que otro barco hubiese advertido su

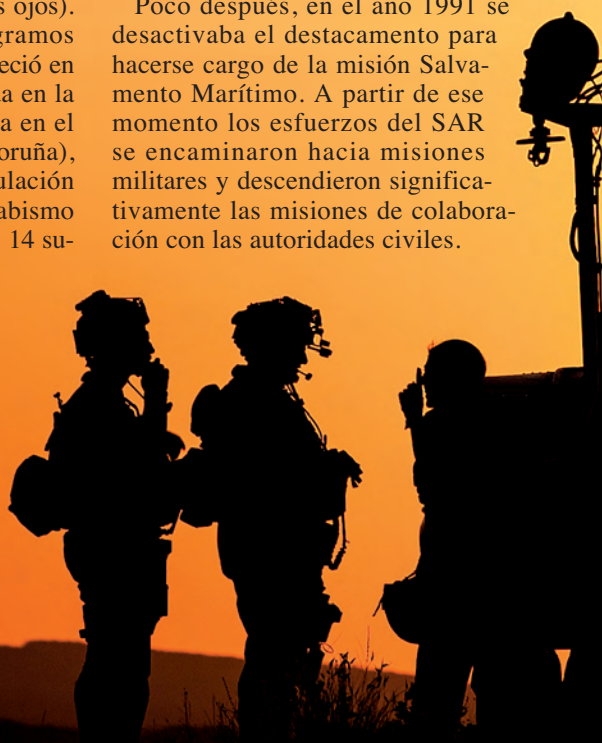
hundimiento. Tras analizar la situación bajamos la cesta de rescate. Una vez dentro de la pequeña embarcación, nadie hacía además de subirse, no tenían fuerzas; su situación era tal que no les permitía percatarse de que alguien estaba intentando rescatarles. Lo que sucedió allí fue de tal intensidad y tan inesperado que necesitaría muchas páginas para relatarlo. Ante la ausencia de colaboración de los náufragos decidí que bajara el rescatador. Otra vez el cabo 1º Garnés, perteneciente a la Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas del Ejército del Aire, se iba a enfrentar a un rescate muy complicado, mejor dicho: “a una situación límite”. Alguno de mis tripulantes no aprobaron mi decisión, aunque llegado ese momento

me vino a la mente el lema de los zapadores: “solo merece vivir quien por un noble ideal está dispuesto a morir” (he tenido que dejar de escribir; siempre que pienso en ese instante me pregunto si hice bien, soy incapaz de tener claro si volvería a tomar esa misma decisión ante una situación similar; la sangre me hierve cada vez que lo recuerdo y se me humedecen los ojos). De los 16 supervivientes logramos rescatar a 14 con vida, uno pereció en el rescate y otro quedó sin vida en la barca. Después de tomar tierra en el aeropuerto del Alvedro (La Coruña), las miradas entre nuestra tripulación delataron la incredulidad del abismo vivido. Tres días más tarde, los 14 su-

pervivientes fueron dados de alta y nos visitaron con botellas de champán; entonces pudimos reconstruir los hechos relatados. Uno de ellos me dijo que, cuando vieron que un hombre rana descendía del helicóptero y se quedaba con ellos en la barca, como un naufrago más, fue cuando realmente se dieron cuenta de la posibilidad de vivir. Pasados unos días, recibimos cartas de los supervivientes rumanos en las que entre otras expresiones decían: *This is someone who owes you his life* o “Te envío esta foto para mostrarte que soy feliz, que disfruto de la vida y que me casé. Naturalmente, todas estas cosas te las debo a ti, a tus seis compañeros y a España”.

Por estos dos rescates en la costa gallega las dos tripulaciones fueron condecoradas con la Cruz al Mérito Aeronáutico con carácter extraordinario.

Poco después, en el año 1991 se desactivaba el destacamento para hacerse cargo de la misión Salvamento Marítimo. A partir de ese momento los esfuerzos del SAR se encaminaron hacia misiones militares y descendieron significativamente las misiones de colaboración con las autoridades civiles.



En el año 1992, el ascenso a comandante me depara nuevos retos. Había adquirido la experiencia suficiente para realizar misiones de Transporte de Personalidades (VIP). Pasé destinado al 402 Escuadrón de Fuerzas Aéreas y, en ese mismo año se creó el Ala 48, integrando mi antiguo Escuadrón SAR con el VIP.

Durante los próximos nueve años serán numerosas las misiones de transporte a realizar: autoridades extranjeras, miembros de los diferentes

gobiernos, autoridades civiles y militares, etc.; destacando el servicio prestado a la Casa Real, a lo que dediqué la mayor parte del tiempo.

En 1996 fui nombrado instructor de Su Alteza Real El Príncipe de Asturias en el helicóptero HT-21ª "Superpuma"; finalizó el curso durante el mes de julio. A partir del año 1998 fui designado piloto de Su Majestad El Rey, servicio que concluyo con mi incorporación al Curso de Estado Mayor en el año

**«Ya en la jefatura de la Base de Armilla y Ala 78, y tras dos años dirigiendo la escuela de pilotos militares de helicóptero, concluye una apasionante vida operativa unida al helicóptero»**

2001 y que retomé como teniente coronel en el año 2005 hasta el 2010, periodo en el que tuve la oportunidad de compaginarlo con diversas participaciones en la misión ISAF (International Security Assistance Force), en Afganistán, al mando de la Unidad de helicópteros HELISAF del Ejército del Aire, con misiones de aeroevacuaciones médicas de heridos y enfermos en aquel exigente teatro de operaciones. Las experiencias allí vividas y los riesgos asumidos son de

por sí suficientes para dedicarles un monográfico en exclusiva.

Tras haber estado destinado durante algunos años en el Mando de Personal, aportando la experiencia adquirida en cuanto a gestión de recursos humanos, de nuevo me reencontro con los helicópteros al asumir la jefatura de la Base Aérea de Armilla y Ala 78. Después de dos intensos años dirigiendo la escuela de pilotos militares de helicóptero, concluye una larga y apasionante vida operativa unida al helicóptero.

¿Quién iba a decir que aquel pensamiento, aquella ilusión que rondaba en la cabeza de aquel niño, iba a convertirse en una realidad?. Ha tenido que pasar todo este tiempo para recapacitar y reflexionar sobre la intensidad de las experiencias vividas. Si alguien me preguntara de nuevo: ¿qué quieres ser de mayor?, no dudaría un instante en contestar: Piloto Militar de Helicópteros ■

Sergio Ruiz González