

Importancia y transcendencia de la INSPECCION PREVUELO

JOAQUIN ZAFRA MARTIN, Coronel de Aviación

En el año 1961, me encontraba destinado como Capitán-Jefe de la Escuadrilla del Cuartel General de la que fue Región Aérea de Levante, ubicada en la Base Aérea de Manises (Valencia). Esta Unidad, como muchos Profesionales del AIRE saben, estaba organizada para que todo el personal de la Escala del Aire, destinado en el Estado Mayor de la Región, o en el área de Valencia, cumpliera las condiciones de vuelo y entrenamiento y, además, facilitar los desplazamientos del Tte. General Jefe, del General Jefe del Sector Aéreo y del General Jefe del Estado Mayor, aparte otros viajes extras, y de enlace.

Era una Unidad muy atractiva, pero bastante endemoniada en sus problemas, por la diversidad y variedad de aviones que la constituían —unos 18 ó 20, correspondientes a seis o siete tipos diferentes—; el mantenimiento de todo el material para tenerlo a “punto de caramelo”, requería frecuentes y casi semanales visitas, a las Maestranzas Aéreas de ALBACETE y CUATRO VIEN-TOS.

Tuve la gran suerte de disponer de una buena plantilla de Especialistas y Ayudantes, todos muy capacitados, y con muy elevado espíritu profesional de trabajo. Esto me ayudó enormemente, en mi actividad, pues además constituíamos un equipo muy unido.

Siendo el Jefe y único Piloto, me veía obligado a realizar todas las pruebas de mi competencia, tanto en tierra como en aire, tras cada revisión de turno, y a desplazar Generales, donde fuese necesario, sobre todo a Getafe, San Javier, Alicante y Albacete, pero he de reconocer que me lo pasaba “bomba”; era lo mío, mi VOCACION; aparte viajaba cuanto deseaba, siempre que el servicio lo permitiera.

El 13 de febrero del citado año me avisan de la Sección de Operaciones del Estado Mayor Regional, para que hiciese mi presentación ante el General Jefe del Estado Mayor. Era mi Jefe directo e inmediato, y me dice: “SAFRA” (andaluz de Carmona —Sevilla—, ya fallecido, DIAZ DOMINGUEZ) tienes que salir mañana en el avión de IBERIA para el Aeropuerto de SON SAN JUAN, Palma de Mallorca. De allí te llevarán al Aeródromo de SON BONET, a unos Kms. de la Ciudad, hacia el Noreste, junto a la carretera Palma-Inca-Alcudia-Pollensa.

En SON BONET, radicaba la Escuadrilla del Cuartel General de la Zona Aérea de Baleares. Mi cometido, era hacerme cargo del avión E-9-131, que había pasado destinado a mi Unidad, debiendo realizar su incorporación en VUELO (sobre el “Charquito”, por supuesto). El “panorama” no era muy halagüeño que digamos. Por toda ayuda a la navegación, sólo disponía de una brújula esférica corriente, sin equipo radio V.H.F. y un “motorcito” TIGRE de 150 H.P.

El “paseo” era de unos cientos de Kms., de agua y cielo, ya que la lógica me encaminaba a apoyarme, sin aterrizar, en el Aeropuerto de la Isla de IBIZA, único alternativo, de que disponía en la ruta, por si acaso me surgía alguna emergencia, en lugar de hacerlo por la recta, en que tardaría menos, como a todas luces, es bien notorio.

Por todo equipo de supervivencia, llevaba un bote plegado neumático de “SABRE” que me servía de asiento, el chaleco salvavidas, y el paracaídas. Ignoraba los elementos que en su interior pudiera llevar el citado “barquito” (no había tenido ocasión de conocerlo al estar destinado en una Unidad de aviones convencionales); todo esto

me lo había traído en el “BRISTOL” de IBERIA; además una cantimplora con agua, una ensaimada de medio kilo, un termo lleno de café, y dos paquetes de “celtas” sin filtro. El sueldo, con mujer y 4 hijos, no daba para más “lujos”.

La E-9, no era gran cosa, mucho peso, 1.000 kgs. en vacío, para 150 H.P. como la anterior, y tristemente E-4 H.M., pero “ligeramente” mejorada.

Tras saludarnos, y entrevistarme en SON BONET con mi colega, Jefe de la Escuadrilla, nos encaminamos hacia el aparcamiento del avión. Este se encontraba anclado, ante el Hangar, y sobre piso de tierra y yerbas... y junto al avión, el mecánico motorista de servicio, con la documentación de entrega. Me dispongo a probarlo en tierra y aire, después de hacerle la preceptiva inspección exterior, de cabina, y mandos. Todo lo entontré normal excepto olor a gasolina, con la cabina cerrada. El mecánico me confirma que él también lo había detectado, pero por más que había mirado, y remirado las conducciones visibles, no se apreciaba la menor fuga, ni mancha. Levantamos el “capot” del motor, y tampoco. Vuelvo personalmente a realizar la inspección de tuberías (todas en color amarillo), paso las yemas de los dedos por la totalidad de ellas y... tampoco observo la menor fuga ni mancha. ¡Extraño misterio!

Por fin; me decido a probarla en vuelo, realizando el triángulo SON BONET-INCA-FELANITX, y regreso. El avión va como “una seda”, pero el “perfume” de la gasolina no desaparecía. Esto me chocaba, ya que disponía en mi Unidad de cinco aviones de este tipo y el tal perfume nunca lo noté. Aterrizo, aparco y a mirar de nuevo. Ya aburridos los tres “responsables” no se le dio más importancia a la cuestión y cambiamos de tema, parecía “pecata minuta”, y fijo el despegue para MANISES el día 17, por la mañana, siempre que las condiciones meteorológicas no me incordiaran. Necesitaba disponer de la mañana del 16, para preparar bien el “paseo”, en Son San Juan.

Me puse en contacto telefónico con el Piloto que tenía orden de escoltarme con un hidroavión “DORNIER” de la Base de POLLENSA. Quedamos en que a las 11 de la mañana del 17, le esperaba con motor en marcha, en cabecera de pista y efectivamente, fue puntual —me veo al hidro en la vertical—. Me encomiendo a DIOS y acordándome de mi tocayo García Morato me dije: JOAQUIN, VISTA, SUERTE y... AL TORO. El “torito” (1) eran 340 kms. de agua bastante “salada”, por cierto, con sólo la brújula, y “la cara”. Ignoraba si la brújula marcaba con corrección o no, podía tener algunos grados de desfase por exceso o defecto; el hecho de comprobarla “de visu” en cabecera de pista, sin más referencia que los cardos, no me convencía mucho, pero en fin, marcaba el Noreste, y... me tenía que conformar. Llegó el momento; motor a fondo, cara a SOLLER, y al aire. Viro a mi izquierda para no crear problemas al tráfico aéreo de Son San Juan, puesto que como ya he advertido, carecía de enlace bilateral radiofónico, bordeando las afueras de la

Ciudad de PALMA, trepando lo que el motorcito permitía, pero sin forzarlo (por la cuenta que me tenía) y tras rebasar el PUERTO de ANDRAITX, fijé rumbo a IBI-ZA. A la altura de la ISLA DRAGONE-RA, perdí de vista al "Dornier". El parte meteorológico, y predicción eran aceptables, tiempo anticiclónico, con bastante calma, visibilidad entre 8 y 10 kms. y nubes, ninguna.

No sé, por qué extraño imponderable, se me pasó advertir al piloto del hidro, que fijaría rumbo a Ibiza (es lógico pensara iría a Manises por la recta) y nos perdimos de vista, creo que mutuamente, a causa de la calma. No volví a verlo más, en todo el recorrido. El olor a gasolina subsistía y... subsistió hasta el final.

Dejé de ver tierra, el "paisaje" era DEPRIMENTE en los 360° de la rosa de los vientos, todo AGUA y CIELO, CIELO y AGUA, interminable y... debajo pululaban las famosas tintorerías, tiburones feroces del "Mare Nostrum". Alcanzados los 2.000 mts. me mantuve en ese nivel, hasta que por estimación calculé me faltaba poco pa-

ra Ibiza. La brújula no me ofrecía muchas garantías, ni sabía el viento en altura que pudiera tener.

En ocasiones, al no ser la Meteorología una Ciencia exacta, estábamos hartos de sufrir y aguantar fallos. Tuve suerte, y entre la calma, observé la oscura silueta de los acantilados de la Isla de Ibiza y comencé a descender a "toda bredda". La atravesé costean-do en toda su longitud, en vuelo más o menos rasante, dirigiéndome hacia su Aeropuerto, al que dí una pasada ante la Torre de Control, a unos 50 mts. de altura, alabeando, para llamar la atención del Controlador y así diera mi situación, hora y rumbo al hidro, que continuaba sin verlo,



por parte alguna, por más barridos en zig-zag que hice. Acabé con "torticolis".

Se acaba la Isla y de nuevo a trepar, rumbo al Cabo de S. Antonio, La Nao. Denia, era lo más corto en agua. En todo el trayecto aero-marítimo sólo avisté un par de barcos de cierto porte. Mi sensación de indefensa soledad fue enorme, los minutos me parecieron más largos que nunca, encerrado y amarrado en aquel avioncito de "juguete", con los ojos clavados en todos los instrumentos del tablero; de ellos dependía "mi pellejo".

Para que el lector se mentalice algo, he de hacer constar, que tanta agua como veía por todas partes, me ofrecía mucho RES-PETO. Por estar mutilado (2) del brazo derecho, desde los 19 años, nunca pude nadar más de cinco minutos, tanto en agua salada como en dulce, y mis inmersiones no pasaban nunca de 1,50 metros (consecuencia de herida, en acción de guerra, "Vértice Corbera", Batalla del Ebro en 1939). Esta lesión ósea, no obstante, no me impedía manejar cualquier tipo de avión, ni llevar un coche, ni cazar, ni pescar, pero sí, levantar un peso superior a 5 Kgs., o realizar un esfuerzo de supervivencia acuático-marítima. Como complemento de mi psico-física situación, días antes y en la Base de Hidros de Valencia, mientras me distraía pescando con caña hermosas doradas desde el Malecón de Nazaret, pasó ante mí, a poca distancia, una "tintorera" de unos seis metros de longitud que lentamente, con el agua transparente, surcaba la superficie con la aleta dorsal, a "cota periscópica" (como un submarino).

Hechas estas consideraciones, que creo convencerán a cualquiera, en buena ética castrense, unida a mi temperamento celtibérico, no las podía ni debía exponer a mis superiores; más bien constituían "chorradas" para tratar de "escurrir" el hombro.

Hoy, ya que por imperativo de los años, que a todos nos arrollan, no me dejan volar, desgraciadamente, al menos me consuelo, recordando y plasmando mis variadas "aventuras", que han sido bastantes y gordas.

Pues bien, continuó mi narración que para mí tiene mucha "miga", y para otros puede servir de escarmiento en "cabeza ajena".

Yo defino la experiencia, como el fruto de los muchos errores cometidos en la vida, más o menos grandes, y creo tener razón.

En fin, vamos al grano. Me sobró en prácticamente 2,30 horas, muchos tiempo para dedicarlo o, entregarme de lleno, a una serena y tranquila MEDITACION "aero-naval-celestial". Recordé al famoso "LINDBERGH" como al hombre más importante de toda la Historia de la Humanidad, más que NEWTON, BEETHOVEN, MOZART, GALILEO, EDISON, etc. etc., cuando "más sólo que la una" dio el salto con el "Spirit of St. Louis" desde TERRANOVA a IRLANDA, con un motorcito en estrella y al aire, de 220 H.P. y un avión bastante más pequeño que la L-9 "Dornier". Jamás llegaré a comprender su fortaleza, psico-física, para intentar lograr y... lo

logró, aquella asombrosa hazaña en 1927. Le echó mucha cabeza, y no menos valor. Mi paseo a su lado, era bastante RIDICULO, algo así, como un colibrí al pie de un avestruz. Como nos consta a todos, fue el primer avión del Mundo, que cruzó nada menos que al Atlántico Norte, desde NUEVA YORK a PARIS. Increíble, pero cierto e histórico; y a Ramón Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada, al verle amerizar a mis 7 años, ante el puerto de mi pueblo Palos de la Frontera (Huelva), y también despegar al siguiente día. Era el primer "aeroplano" que veía en mi vida de lejos, y de cerca (3). Aún conservo de mi nítida memoria infantil aquel extraordinario espectáculo. Algo así, como si ahora nos avisan que se va a posar un "OVNI", con hombres dentro, en la Lonja de la Moncloa. Actualizando el tema, la aventura del "PLUS ULTRA" fue también realmente extraordinaria, y de mundial importancia y trascendencia, pero contaban con la total AUSENCIA de soledad, eran cuatro, aunque esto no disminuyó la hazaña.

El "Dornier" de Pollensa, contribuyó a refrescarlo en mi mente. Ha transcurrido más de medio siglo de aquella fantástica singladura (58 años). Como la mayoría sabemos fue también el primer avión del Mundo que atravesó con el mayor de los éxitos, el ATLANTICO SUR.

Tremenda paradoja: Ramón Franco, con otro avión, un hidro CANT-Z-506, y distinta tripulación tuvo como sudario el "Charquito", hace 46 años. Se perdieron "in aeternum"; no se sabe cómo, ni por qué.

Tampoco dejaba de acordarme de los que posteriormente a R. Franco, engrosarían la larga lista de magníficos Profesionales de nuestro Ejército, que también tuvieron como mortaja las aguas del "CARIBILLO", como se le denominaba en IBERIA: Coronel ANSALDO y Cap. PINOS (avión HEINKEL - 111 "PEDRO" el 16-1-1961) Tte. Coronel FRUTOS (avión "SABRE" el 14-2-57); Tte. Coronel RIPOLLES AZNARES (4) (avión "SABRE" el 19-2-57); Cap. BERNA (SABRE el 9-1-58); Cap. UTRILLA AMOATEGUI (en hidro Grumman-anfibio el 18-9-58); Tte. MARTIN CERVERA (en SABRE el 25-11-58); Ttes. MARTIN GARCIA y LUENGO en Ju-88, el 5-1-52 (en este avión iban 5 y sólo logró salvarse el Tte. PERERA, a nado); Tte. LORENTE ARRAINZA el 5-8-54 en hidro trimotor "DORNIER-24"; y estupendos y variados Especialistas, tantos y... tantos otros, por diversas causas y circunstancias, pero lo cierto es, que de muchos, la mayoría, nunca más se supo. ¡Cuántos aviones yacen en el fondo del dichoso "Charquito"! convertidos en atáués metálicos. Por supuesto, tampoco dejaba de acordarme de mi mujer y los cuatro críos.

Tuve unas ansias tremendas de "echarme" algún cigarrillo que otro, para AMENIZAR la meditación, pero ¡quién se atrevía a hacerlo con el preocupante perfume del combustible! ¡Era suicidarse en el acto!

Cuando avisté el gris perfil de los Cabos de S. Antonio-La Nao, grité con emoción ¡Tierra, tierra, playa! como el marinero

(5) de la Carabela "La Pinta" cuando divisó la Isla de Guarabaní, BAHAMAS, a la que después Cristóbal Colón, bautizó con el nombre de "SAN SALVADOR".

Comencé a tatarrear unos alegres fandangos de mi patria chica, ya citada, y también unas servillanas Rocieras. Iba a terminar mi pesadilla, tranquilo, sereno, pero con el vulgar ombligo "ligeramente" arrugado. Ya desde DENIA y costeando, con la garantía debajo, de buenas y extensas playas, y hasta EL SALER, me dirigí por derecho a aterrizar en la B.A. de MANISES.

Llegué a sentir el mismo complejo que una mosca casera (volando a un metro sobre el centro geográfico del MAR MENOR, (Murcia) sin saber, si aparecería por Levante, o las costas de ARGELIA. Antes había sobrevolado El "Caribillo", exactamente 68 veces, siempre como 1.º ó 2.º piloto, pero en aviones polimotores, más rápidos y mejor equipados (DO-17, Junkers, DC-3 y DC-4). El vuelo más largo, Barcelona-Roma (Aeropuerto de Ciampino) idea y regreso, pero en DC-4, como Copiloto.

Como ya he advertido, al carecer de equipo V.H.F. me vi obligado a dar la pasada de rigor, ante la Torre de Control, para observar pista en servicio y semáforo verde o rojo. No podía uno andarse con "bromas" con tantos SABRES y tráfico civil, después de un "Paseo tan antipático".

No me hicieron esperar, tuve suerte, aterricé de inmediato, aparqué frente al Hangar de mi Unidad, estiré mis riñones cuanto pude, y seguidamente me "coloqué" un paquete de "CELTAS" íntegro. A los 15 m. pasaba por la vertical el Dornier preguntando a la Torre de Control si sabían algo de "mi vida y andanzas". Repito, que desde la Isla DRAGONERA y por más barridos que realicé en zig-zag durante las 2,25 horas, que invertí en el recorrido desde SON BONET, no conseguí verlo más, pienso sería por la calima, y por no advertir al piloto, de que pondría rumbo a IBIZA, o las dos circunstancias sumadas.

Relatado el viaje, ahora voy a exponer la motivación que me ha inspirado el presente artículo. La E-9 fue repostada a tope, la documentación archivada y... me marché al Pabellón a "suavizarme" la garganta. De aquí, a la Jefatura del Estado Mayor, y a casa hasta el siguiente día. Esa noche "soñé" con la brújula, el cuentarrevoluciones, presiones, temperaturas, y también... con las tintorerías.

Al dirigirme al despacho de mi Unidad me recibió el Brig. Mecánico Isidro Mari Montesinos (extraordinario Especialista, polivalente por cierto), hoy Capitán en el Escuadrón de Mantenimiento del Ala núm. 11, y me dice: Mi Capitán, ayer llegó usted por "los pelos"; si se descuida nada más que 5 minutos, se habría dado el baño, o estrellado. Prácticamente llegó usted con los depósitos de combustible casi agotados. Mi sorpresa fue tremenda, ya que disponía de autonomía sobradamente suficiente para haber realizado el recorrido directo Mallorca-Getafe-Salamanca. ¿Qué había ocurrido? El depósito del plano derecho debía tener alguna fisura, por donde escapaba el com-

bustible. Sobre el cemento se apreciaba un charco de gasolina, y bajo el revestimiento del plano inferior, un manchón superior al metro cuadrado. Al estar en hueco, el encastrado del plano —ambos— con el piso de la cabina, de aquí, el misterioso y permanente perfume, que estuvo a punto de intoxicarme durante mi singladura marítima, si no llego a dejar ligeramente abierta una ventanilla, o de otro disgusto mayor. Cuando lo observé en directo estuve a punto del INFARTO DE MIOCARDIO.

¿Qué ocurrió en S. Bonet? Que al estar

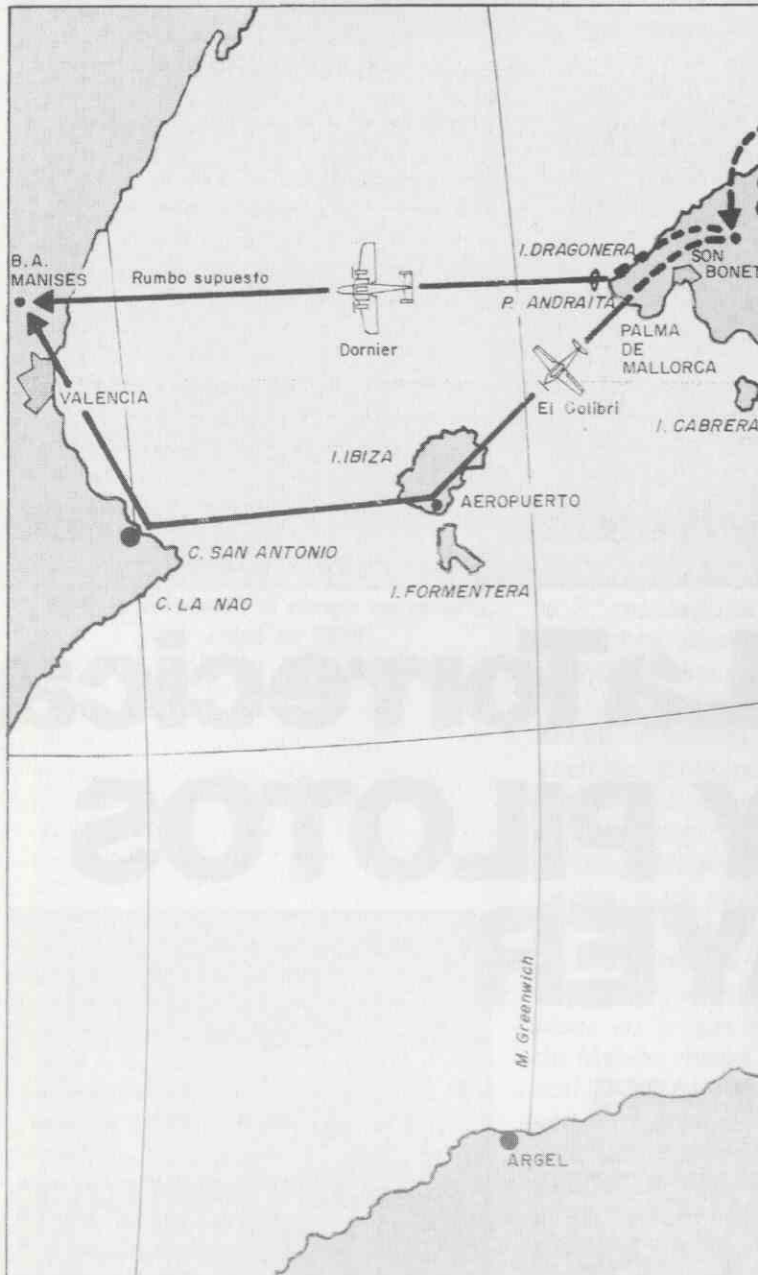
intensidad, fácilmente habría pasado a engrosar la lista de los desaparecidos para siempre en el Cbarquito. Me habría "tocado" a varios Kms. frente a los Cabos de S. Antonio y La Nao; a pesar del bote neumático del SABRE, del Chaleco, de la cantimplora, del termo, de la ensaimada, y de los "Celtas".

Me encantaría que algún técnico, me explicara cómo salir de una cabina, ni cerrada ni abierta, en un avión de tren fijo, el "palillo" en bandolera, todo el "FLAP" fuera, en un amerizaje forzoso, cuando por

Tremenda experiencia que no olvidaré durante el resto de mis días. ¿De qué me habría servido la "eficaz" escolta del Dornier? Pienso que al menos, para recoger y entregar "mi humana y tiesa estructura" a la familia.

El lector que lo desee, puede aprovechar la lección.

¿Fallo humano? ¿fallo técnico? Se aunarón endiabladamente hermanadas ambas facetas. Hay que reconocer que Dios "me echó (6) una manita"; de ahí mi larga meditación aeronaval-"celestial". ■



El autor del artículo, veintitrés años después, posa en el Museo del Aire junto a un avión del mismo modelo al mencionado en este trabajo.

la E-9 aparcada sobre tierra y yerba, la gasolina perdida, era absorbida por la tierra, y con algo de brisa, había pasado totalmente desapercibida... y fue repostada a tope en mi presencia.

Por otra parte, y al tener este avión los planos muy bajos, a menos de un metro, unos 0,70 mts. del suelo, ni al Cap., ni a mí, ni al mecánico, se nos había ocurrido tirarnos al suelo, de uniforme, sobre los cardos, para observar los planos del avión por debajo. A poco que hubiese encontrado en vuelo, viento de cara y de no mucha

ley física, nada más contactar las ruedas y flap con el agua, a una velocidad mínima de 80-90 kms/h. el avión hincaría el morro bajo la superficie del mar varios metros; luego volvería a flotar, al ser su estructura de madera, pero con los pulmones, los ojos y el estómago del que subscribe a tope de agua salada, me figuro. ¿Cómo, en el mejor de los casos, sin estar conmocionado, desprenderse del atalaje de hombros y pecho, del paracaídas, del barquito del Sabre, etc., bajo el agua y a presión? en una cabina donde no se podía ni estirar los codos.

(1) De la ganadería "MIURA".

(2) Rotura total del cúbito derecho casi a la altura del codo (en su articulación), a consecuencia de un balazo. Tras 6 meses de escayola, la soldadura quedó incorrecta, resultando este hueso más largo que el radio. Hospitalizado desde el 10-1-39 hasta el 15-7-39. ALCANIZ - ZARAGOZA - GIJON - OVIEDO - JEREZ de la FRONTERA.

(3) Esta visión fue decisiva en mi futura vida profesional.

(4) Cinco días después que el anterior; como se puede observar, fue Jefe mío, en la "ESTAFETA" - 1.º Regimiento - ALCALA.

(5) Rodrigo de Triana.

(6) Y también mi Patrona: la Virgen de los Milagros.