

AÑORANZAS

GERARDO GARCIA GUTIERREZ

Grupo de Experimentación en Vuelo "Los Messer"

MIS primeros contactos, visuales, con el "messer" datan de la guerra, cuando alguna Escuadrilla de ellos, bipalas, antes de tomar tierra en La Virgen, daban una pasada, bastante baja sobre la Capital, LEON; allí mismo en León, a la orilla del Bernesga, en las dependencias de "Cross", vi de cerca probar sus motores montados en el fuselaje, sin planos, y no puedo olvidar la impresión de potencia que nos producían aquellos motores a fondo, y las "reverencias" que por efecto del rebufo de la hélice, hacían unos árboles enormes, chopos creo, situados bastante lejos.

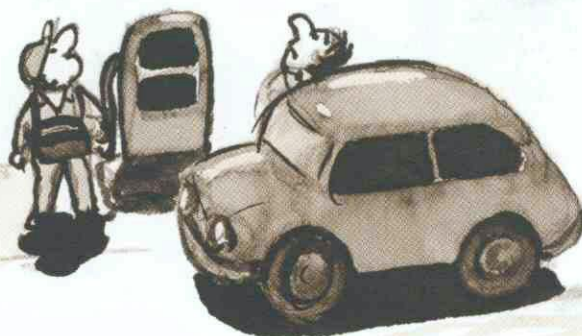
Pasaron bastantes años hasta llegar a ver de nuevo y mucho más cerca, los famo-

sos "messer"; fué en Morón durante el Curso de Caza, donde en un hangar próximo a nuestro comedor, había 6 u 8 "G", tripalas, que no se volaban por falta de gasolina y de repuestos; no sé si con ambas cosas hubiese estado previsto nuestra suelta en ellos, y me asusta aún pensar qué hubiésemos hecho nosotros, con 80 horas escasas de vuelo, y sin doble-mando posible, con aquellos "mamotrecos"; el doble-mando se hacía en la "Taifun" por aquello del "tren, paso, flap", pero fuera de esto no había ningún otro parecido.

Volvieron a pasar muchos años hasta tener de nuevo contacto, esta vez más que visual, con el "messer" o para ser más exacto con su "reconversión", el conocido

"buchón", cuatripala, que había perdido su preciosa línea aerodinámica para poderle adaptar el motor "merlin" de que fueron dotados, y que al girar al lado contrario de los originales alemanes, también afectó al empenaje, y fue este encuentro en el INTA, Grupo de Experimentación en Vuelo, donde se llegó a disponer de tres unidades para diversas pruebas de armamento, pues habían perdido el cañón que disparaba a través del buje y llevaban sólo una ametralladora en cada plano y "pylon" para cohetes.

Para la "suelta" en "messer" allí no había "Taifun"; una pequeña explicación de la cabina, algunos consejos prácticos (¡no tengas prisa en levantar la cola!, prisa



razonable, pues con ella baja no se veía nada) y ¡al aire!; claro que entonces yo tenía 2.000 horas de vuelo y eso valía mucho. La cabina era demasiado justa para todo; los un poco altos casi pegábamos con la cabeza en la cúpula, aun con el asiento tan bajo como estaba, lo que hacía llevar los pies a la misma altura que el "pompis"; el nuevo capot, era mucho más ancho que el original, lo que dificultaba la visibilidad en tierra...; pero bueno, una vez en el aire, era agradable de volar, la tranquilidad de aquel buen motor que "sonaba" a gloria, era acrobático, subía mucho, tenía poca autonomía y en las tomas, aunque el contacto con tierra resultaba fácil, no así en la aproximación, donde el flap se sacaba a mano con una rueda-manivela contigua a la del compensador con el que había que alternar durante la maniobra, pues a medida que salía el flap había que compensar bastante. La "suelta" se efectuaba siempre en el campo de hierba, por eso de la "anchura"

de la pista y a más de uno casi le vino pequeña la tal anchura al terminar el despegue poco menos que con 90°; pero el tren del "messer" aguantaba lo suyo. Luego ya, con alguna experiencia utilizábamos la pista de cemento, afortunadamente bastante ancha y no digamos de larga! Esta mala visibilidad se le ocurrió paliarla a alguien con un patín de cola más largo (en los normales era corto y en los alemanes además escamoteable; en el "buchón" no) y cuya "homologación" corrió de mi cuenta y durante ella gané un arresto de dos días con anotación en la Hoja de Servicio (¡ayuda americana! según expresión feliz de J.L.) al negarme a ir al aire, después de haber sido autorizado a toma y despegue en cortísima final con todo el flap y el correspondiente compensador; la pista estaba libre, y según supe después era, porque detrás, muy lejos, venía un T-33 americano ¡haciendo prácticas de G.C.A.! Menuda maniobra resultaba irse al aire, con el compensador atrás del todo y teniendo que meter flap y compensador, todo a un tiempo.

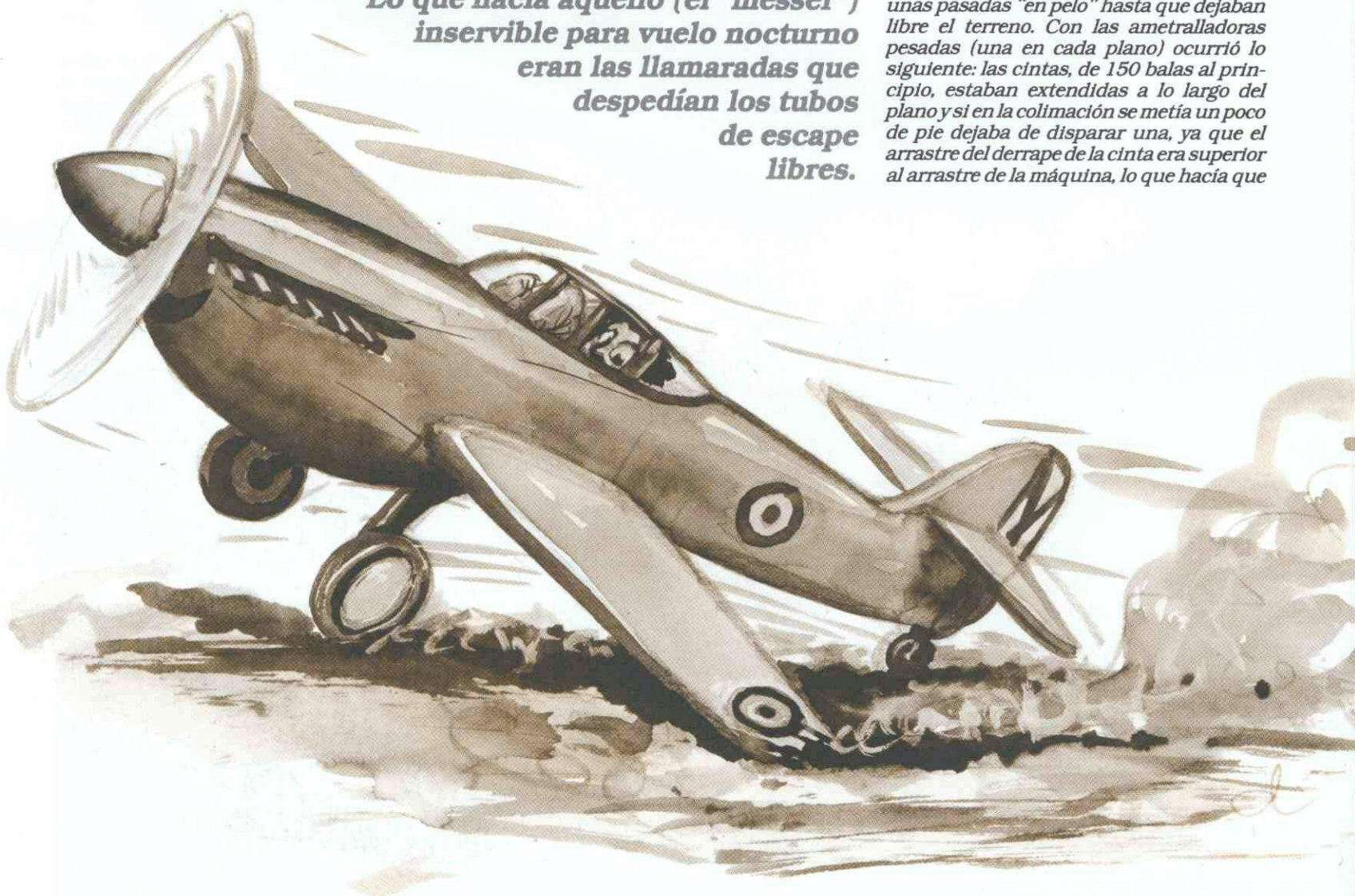
El viento de costado le afectaba bastante, dada la pequeña separación entre ruedas, lo que dio lugar a dos "números" protagonizados por Palanca y por mí; el de Palanca no lo presencié pero el mío sí, y nadie sabe la postura rara que adoptó aquello cuando al posarse en la pista se levanta el plano

derecho y continúa rodando, sí, en tres puntos: patín de cola, rueda izquierda y punta del plano izquierdo, más bien el "pylon"; completamente sin mando, no había otra cosa que hacer que cortar contacto y esperar, afortunadamente no se salió de la pista y cuando al disminuir la velocidad se puso normal, aún no se había parado la hélice y puesto de nuevo el contacto seguí rodando justo en el momento en que la Torre me pregunta "¿le ocurre algo?"; "ahora ya no, señor" le contesté; al llegar al "parking" había una gran expectación para saber lo ocurrido y comprobar los desperfectos: cubierta izquierda con un desgaste impresionante, así como desgaste enorme también en el "pylon" y punta de plano; ¡menudo espectáculo debió ser para ellos aquel "messer" con el plano derecho por todo lo alto!

Los vuelos de prueba de armamento se efectuaban a última hora de la mañana en un polígono que para maniobras tenía la División Acorazada en Carabanchel, cuando los carros, lo dejaban libre, que era hacia las dos; esta última hora, hizo que me "tocasen" a mí la mayoría de las pruebas, pues al vivir en Alcalá de Henares, como el vuelo retrasaba la salida del ómnibus, eran menos los perjudicados que me esperaban, que si el vuelo lo efectuaba un piloto que viviera en Madrid.

La prueba en total resultaba de una media hora de duración; despegar, cruzar Madrid por las buenas, llegada al campo de tiro y si estaban puestos los paneles, pasadas al canto hasta acabar las balas o los cohetes; a veces aún estaban los carros en retirada y era una verdadera gozada darles unas pasadas "en pelo" hasta que dejaban libre el terreno. Con las ametralladoras pesadas (una en cada plano) ocurrió lo siguiente: las cintas, de 150 balas al principio, estaban extendidas a lo largo del plano y si en la colimación se metía un poco de pie dejaba de disparar una, ya que el arrastre del derrape de la cinta era superior al arrastre de la máquina, lo que hacía que

**Lo que hacía aquello (el "messer")
inservible para vuelo nocturno
eran las llamaradas que
despedían los tubos
de escape
libres.**



NO puedo olvidar la impresión de potencia que nos producían aquellos motores a fondo.

EL doblemando se hacía en la "Taifun" por aquello del "tren, paso, flap".

NO tengas prisas en levantar la cola, prisa razonable, pues con ella baja no se veía nada.

COTERILLO: ¡mira que hemos estropeado "messer" y los que quedan aún!

"BOBITO": "¡he visto más de mil Sabres!"

a poco pie que se metiera para collmar, tiraban alternativamente. Se fue reduciendo el número de balas y con sólo 50 en cada cinta se podían hacer correcciones, pequeñas correcciones, con los pies, durante la colimación, sin que dejaran de disparar ninguna de las dos.

Aparte de los vuelos programados para pruebas de armamento, los volábamos alguna que otra vez, para no oxidarse ni los aviones ni nosotros; como el simple "garbeo" podía ser aburrido hacíamos "experimentos", y era entretenido, por ejemplo, hacer acrobacia a una determinada altura, en la que, cuando subías entraba automáticamente el compresor en "alta" para pasar a "baja" durante el descenso (en el H-111, con el mismo motor, el compresor lo manejaba el mecánico, según la altura de vuelo) o comprobar cuál era la combinación de potencia y número de vueltas de menor consumo, pues las tablas correspondientes brillaban por su ausencia; ello nos llevó a la comprobación de que volar 1:30 horas estaba "chupado" a pesar que le daban de autonomía sólo 1:15 horas. Para estas "pruebas" ayudaba muy poco el aforador que parecía estar hecho a mala uva: tenía el depósito una capacidad de 400 litros con su dial y aguja correspondiente en la cabina, pues bien, la separación entre las marcas de 400 y 300 litros era al menos cinco veces superior a la correspondiente entre 100 y 0 litros, con una señal intermedia a 50 litros que era difícil de apreciar.

En una de estas pruebas, aprovechando un viaje a Copero estuve a punto de que declarasen ALERTA, pues para ellos sólo contaba con 1:15 de autonomía y yo llevaba ya 1:30 de vuelo y no sabían nada de mí; volé solo 1:35. Por cierto que al regreso y ya dentro de la cabina, preparado para la puesta en marcha, me sorprendió el mecánico cuando me preguntaba: ¿mi Capitán le leo la "letanía"?, pues así llamaban los andaluces a la lista de comprobación que muy a duras penas había conseguido imponer Santacruz.

Siguiendo con esta manía de volarlo cuanto más mejor de una sentada yo veo que tengo apuntados en mi cartilla varios vuelos más de 1:30 y 1:40 horas y en el mes de octubre del 60 apurando la gasolina más de lo recomendable por la imprecisión del aforador, conseguí 2:00 (día 19), 2:05 (día 25) y 2:10 (día 29) ese día, según el mecánico, quedaban 40 litros en el depósito.

El vuelo quizás más emotivo de todos fue el efectuado en julio del 60 con motivo del décimo aniversario de nuestra salida de la Academia, en el que participamos la inmensa mayoría de la Promoción, los pilotos con los aviones de sus Unidades correspondientes; nosotros tres, del Grupo de Experimentación llevamos un "Alcotán" (J.L.) y dos "messer", Josa y yo, para no dejar solo a Coterrillo, único piloto de la Promoción destinado en Copero. Por mi condición de organizador llegué el primero y fue una verdadera gozada, irreplicable de todo punto, ver aparecer las formaciones de los aviones de las diferentes Unidades (¡ahí están los de Zaragoza!; poco después ¡ahí están los de Albacete! y así, hasta completar la concentración) y luego saludar entrañablemente a pilotos y pasajeros. El "record" ¿cómo no? lo marcó el "Chule" con su DC-4 y sus 60 pasajeros, proveniente de Getafe.

Un día en que estaba yo de Servicio en el

Grupo, me dice Lorenzo que aproveche por la noche para poner en marcha un "messer" e informar de las condiciones de éste, para vuelo nocturno. Por lo visto habían pedido permiso de Copero al Estado Mayor (creo que a instancia de Jurado, "Pititu") para efectuar vuelos de noche. Aparte de que la cabina no tenía iluminación, ni luces de posición, ni faros de aterrizaje (todo ello relativamente fácil de montar llegado el caso) lo que hacía aquello (el "messer") inservible para vuelo nocturno eran las llamaradas que despedían los tubos de escape libres (sin los colectores, como tenían los He-111, que llevaban el mismo motor); grandes "flamas" azuladas a potencia de crucero, que se convertían en una verdadera pantalla rojiza al reducir gases, como para el aterrizaje, debido a que la mezcla entonces se enriquecía mucho. Mi opinión fue que era "involable" de noche, y yo no sé que alguna vez se llegase a volar de noche el "buchón".

El sábado 18 de marzo a las cuatro de la tarde me avisan que hay que llevar sin falta dos "messer" a Copero, de ello nos encargáramos "Ramitos" y yo; un vuelo un tanto problemático por las circunstancias meteorológicas: mucha bruma, por la tarde, el sol de cara, el sistema de navegación (visual, único de que disponíamos) impreciso, no había manera de identificar nada (¡y mira que nos conocíamos la ruta a Sevilla!); menos mal que la costa será visible, pensaba yo, y luego río arriba a Copero; pero no hizo falta: casi en la vertical identificamos Sevilla y con "dejarnos caer" aparecimos en Copero. Poco después llegaría "Churchil" con un He-111 para devolvernos a Torrejón; yo quería regresar de inmediato, para hacer vuelo nocturno y porque al día siguiente tenía organizada una excursión al Pantano de Entrepeñas, pero no fui capaz de convencerlos; sobre todo a "Churchil", al que su "Sevityya", como él decía, le tiraba mucho (era del Norte); salimos para San Pablo ya anocheciendo y luego a Sevilla, ellos de juerga, con la advertencia seria de que yo despegabá a las 8 de la mañana (para algo era el Capitán más antiguo) como así fue.

En abril del 59 fuimos concentrados en Copero todos los Pilotos sueltos en "messer" que había en España (de Comandante para abajo) y alguno que aprovechó la circunstancia para soltarse (¿verdad Barsen?) al objeto de preparar el próximo desfile de la Victoria con el mayor número posible de aviones, ya que "messer" había muchos (transcribo una frase de Coterrillo: ¡mira que hemos estropeado "messer" y los que quedan aún!) y en la Unidad no había tantos pilotos. La preparación la iniciamos en Copero para terminarla en Alcalá de Henares desde donde se efectuó el despegue para el desfile y subsiguiente aterrizaje. El año siguiente volvieron a participar los "messer" en el Desfile, pero ya no fue necesaria nuestra concurrencia y como la concentración volvió a ser en Alcalá y yo vivía allí, no me resistí a subir al Campo, para presenciar el espectáculo del despegue y aterrizaje y de paso saludar a muchos conocidos, y allí pude oír a "Bobito" Jefe de la formación, aún nervioso al llegar al Pabellón, aquello de "¡he visto más de mil Sabres!"; parece ser que por un fallo de no se sabe quien, se "peinaron" las dos formaciones, sin más consecuencia que el grandísimo susto de los que se vieron tan cerca. ■