

Plus Ultra, viaje al más allá

ANGEL PÉREZ GARCIA
Capitán de Aviación



Fue una misión más para el 43 Grupo, pero en este caso todo el revuelo que se montaba en Operaciones no se correspondía con una salida a extinción, no había fuego que apagar pero la actividad incesante, el ir y venir, y el continuo flujo de preguntas sobre lo que se estaba cocinando mantenía alertado a todo el personal. En este caso se fraguaba mantener viva la llama de la Historia, se cumplía el 75 Aniversario de uno de los grandes vuelos de la Aviación Española y por suerte el 43 Grupo iba a realizar su Conmemoración.

Pasábamos días tranquilos en el Grupo en el mes de enero del 2000, pero no duro mucho, en esas fechas la Jefatura del Grupo encargó a una comisión de pilotos de la unidad el estudio de viabilidad de una misión que suponía el planeamiento de un vuelo transatlántico, volar hasta la ciudad de Buenos Aires en Argentina.

Cuando en los años 90 pilotos de esta unidad realizaron los vuelos de recepción de los CL-215T,

desde la factoría en Canadá, con el consiguiente salto Atlántico, ya fue un arriesgado empeño debido a las limitadas características de este avión para un vuelo transatlántico; ahora se replanteaba el cruce del Atlántico en la ruta Sur.

Recordaban los pilotos que habían participado en los vuelos desde Canadá, las diferentes dificultades que se plantearon: meteorología adversa en la ruta, autonomía muy ajustada, ampliada con sistemas ferry de combustible y el planeamiento de misión que debía calcularse al milímetro, con muy pocas concesiones en desviaciones de ruta y vientos calculados en el planeamiento previo.

Esta vez había que planear todo de nuevo, debíamos estar seguros de que los datos que se iban obteniendo en el planeamiento inicial serían correctos, pretendíamos no dejar ningún fleco suelto y realizar la misión con la máxima seguridad, caso de que en su día se realizara el vuelo.

Y así fue, justo un año después del planeamiento



Despegue del Puerto de La Luz (Las Palmas).



Excelente apoyo del Club Náutico de Las Palmas.

de viabilidad en el que se habían descrito las condiciones operativas y técnicas se dio luz verde a la realización de la misión. Pocos días antes de la Navidad del año 2000, se había puesto fecha a la llegada a Buenos Aires de un CANADAIER CL-215T del Ejército del Aire que, siguiendo la misma ruta que el Plus Ultra, un Dornier Wal, conmemoraría tal hazaña histórica y aeronáutica 75 años después del 10 de febrero de 1926.

El planeamiento fue extenso, el principio pasaba por conocer los datos estadísticos de meteorología que buscando en el baúl de los recuerdos conseguimos mediante el continuo trabajo de apoyo prestado por el servicio de meteorología de Torrejón. Por fin y después de conocer a fondo las especiales condiciones meteorológicas de la franja intertropical del Atlántico sur, de observar cómo se comportaban los vientos, temperaturas, precipitaciones y otros fenómenos meteorológicos en los últimos 20 años, entre los meses desde enero a abril, nos dimos cuenta que efectivamente el comandante Franco y su tripulación habían elegido la misma fe-

Foto: José Aragón

Nuevo Plus Ultra listo para partir. Gando.





cha que nosotros para realizar el gran salto, bien... quizás fue al contrario.

La verdad es que sabiendo que los vientos no iban a ser totalmente desfavorables y que la posición de ITCZ (Frente de Convergencia Intertropical) aunque permanecía en la ruta, perdía actividad ciclónica en esta época del año, creó un ambiente positivo para afrontar el resto de trabajo en la preparación de la misión.

Todo estaba calculado sobre la ruta, el despegue en el cruce Atlántico sería desde la isla de Sal en Cabo Verde y a lo largo de la curva ortodrómica en ruta oceánica llegar a la isla de Fernando de Noronha ya en el Hemisferio Sur sobre tierra "brasileira".

Tablas de autonomía obteniendo consumo específico a long range, PNR (punto de no retorno), PET (punto de igual tiempo), alcance con un solo motor, autonomía de combustible y de oxígeno para la tripulación, cálculos de peso y centrado, gradientes de subida en segmentos de despegue, cumplimiento de procedimientos regionales suplementarios, elección de alternativos, fichas de aproximación, preparación de la cartografía, en la que nos prestaron un apoyo inestimable nuestros compañeros del 45 Grupo, grandes conocedores de cualquier ruta alrededor del mundo, fueron rellenando los días de arduo trabajo previos a la salida del avión.

Iban saliendo miles de cifras que en las misiones de extinción al ser standard no se manejan con tanta precisión, pero todos los parámetros iban convergiendo eso sí, con cálculos exhaustivos hacia el vector final. ¿Sería posible finalmente el salto del Atlántico Sur? El informe reflejaba las condiciones necesarias para que dentro de los límites de seguri-



Aeropuerto de Fernando de Noronha (Brasil).

dad y cumpliendo la normativa nacional e internacional se pudiera realizar el salto según la ruta prevista, que coincidiría exactamente con la que 75 años antes voló un Dornier Wal, uniendo España y Argentina.

Al planear inicialmente el regreso y esta vez sin antecedentes históricos se preveía realizarla en ruta inversa hasta Recife y desde allí a Isla de Ascensión para saltar después a Abidjan en Costa de Marfil, Dakar en Senegal y Canarias, teniendo en cuenta que la autonomía de vuelo sería más favorable en este trayecto al no tener grandes componentes de viento en cara, pero finalmente, de nuevo tras un exhaustivo estudio de la meteorología en ruta inversa del Atlántico Sur, Recife - Fernando de Noronha - Cabo Verde y conocedores de la inesta-

*Tal como lo hiciera
Ramón Franco
75 años antes
la tripulación desembarca en
el Puerto de La Luz.*





Entrega de Placa al Administrador de Fernando de Noronha.



Llegada a Montevideo escoltados por Pucarás uruguayos.



El Plus Ultra II admira Rio de Janeiro.

bilidad política en la zona africana, se decidió regresar a España deshaciendo el camino volado.

Todo esto animaba a las tripulaciones designadas para realizar la misión y todo el 43 Grupo se volcaba en preparar todos los detalles del vuelo: permisos de sobrevuelo y aterrizaje, necesidades logísticas y de handling en cada escala, autorizaciones diplomáticas, visados, previsión de tasas. Mientras tanto otro trabajo esencial para cumplimentar el vuelo mantenía un pulso contrarreloj, la preparación del avión que sería designado para la misión.

Es necesario contar que si bien no cabe una comparación directa en el planeamiento técnico de la misión entre la que realizó el Plus Ultra y la llevada a cabo por el Plus Ultra 2, sí es cierto que las limitaciones para un vuelo transatlántico de estas características en un avión como el UD-13T, cuya principal misión es la extinción de incendios forestales, eran bastante similares a las que en su momento enfrentaron los tripulantes del Plus Ultra original, en ambos casos muy diferentes de lo que el lector pueda imaginar si pretende un cómodo viaje hasta nuestra hermana nación Argentina.

Volar sin presurización, ni calefacción por utilizar depósito ferry de combustible, a una altitud constante de 12000 pies durante casi nueve horas y temperaturas en cabina que se rebajaban hasta los 4°C, careciendo de sistema total antihielo, sin piloto automático ni radar meteorológico, no son las condiciones más cómodas para realizar un placentero viaje a Argentina con escala en Brasil.

Pero la tripulación del nuevo Plus Ultra se las ingeniaba para combatir las condiciones adversas; el frío lo combatimos con mantas y entrando a cabina por turnos cuando daba el sol, las necesidades fisiológicas, que se incrementan volando sin presurización, había que restringirlas a las verdaderas emergencias, solo disponíamos de un pequeño WC químico; el aburrimiento fuera de los puestos de pilotaje cedía organizando la maleta para el siguiente tramo y echando una cabezada entre el ensordecedor ruido de motores y bombas del depósito ferry de combustible y en cabina, la carga de trabajo incesante para el piloto navegante comprobando continuamente el peso en orden de vuelo, fuel flow a long range, combustible remanente al destino, vientos en al-



Los ojos de nuestros compañeros del Hércules nos guiaron todo el viaje.

tura, y posiciones de ruta que nuestros queridos compañeros de viaje, como cariñosamente acabamos llamando "Ultra Plus", un Hércules C-130 del Ala 31, iban supervisando y fundamentalmente apoyando la navegación y comunicaciones de nuestro corto enlace de comunicaciones HF, fueron nuestros ojos al penetrar el gigantesco frente intertropical, guiándonos sabiamente con su radar para atravesar en la ida y el regreso la inmensa masa nubosa del ITCZ, colándonos entre cumulonimbos que alcanzaban los 41000 pies en su desarrollo vertical y separándonos de los núcleos de mayor actividad que se embebían en la masa nubosa.

No fue sencillo para los mecánicos de vuelo que continuamente verificaban el estado de funcionamiento de los motores, transvase de combustible ferry a depósitos principales y en una ocasión realizamos drenaje de combustible en vuelo para entrar en el máximo peso al aterrizaje tras cambiar la ruta en vuelo por causas meteorológicas.

Todo aquello que se re-

aliza con ilusión, trabajo de preparación y planeamiento previo deja pocas alternativas al azar, cuando todo se había preparado aún en corto tiempo, tan concienzudamente, era difícil que algo truncara el final de todos esperado; aún así los que en los días de duración de este viaje participamos con trabajo e ilusión desde dentro de la cabina de nuestro AME 4301, indicativo de vuelo que paseamos hasta la grandiosa ciudad de Buenos Aires y regreso, como a los que desde su participación en todas las actividades necesarias para culminar con éxito esta

misión del Ejército del Aire, en algún momento pensamos que la mala suerte podría aparecer, debemos reconocer que no ocurrió así esta vez, no fue invitada y el día 21 de febrero del año 2001 el AME 4301 llegaba a su Base en Torrejón de Ardoz escoltado por una pareja de F-18, que fueron el preludio del cariñoso acogimiento de nuestros compañeros, jefes y familias, que siguieron con igual entusiasmo cada tramo de este viaje al MAS ALLA.

CARACTERISTICAS	"PLUS ULTRA"	CL-215T
TIPO DE AVION	Dornier Do J Wal W-12 MHVWAL	Canadair CL-215T 43-21
DIMENSIONES		
Longitud	17,25 m.	19,38 m.
Envergadura	22,50 m.	28,65 m.
Altura	4,3 m.	8,28 m.
PESO		
Vacío	7.716 lb.	27.000 lb.
Máximo despegue	15.708 lb.	43.500 lb.
MOTORES		
Tipo	(2) "Napier lion"	(2) PW-123AF
Empuje	450 CV	2.380 CV
VELOCIDAD		
Máxima	106 Kts.	187 Kts.
Crucero	78 a 97 Kts. (En función carga)	140 Kts.
TECHO MAXIMO	11.500 Pts.	20.000 Pts.
ENTRADA EN SERVICIO	1925	1991 (España)