

48 grados a la sombra.

Vuelo Madrid-Manila 75 años después

MIGUEL ÁNGEL GORDILLO

De nuevo me acercaba a la costa Pakistání, pero esta vez, lo hacía desde Irán. Hacía bastante calor, aunque volaba bastante alto.

Los controladores, amables, me autorizaron a bajar a 3.500 pies, aunque la meta real era justificar el poder volar bajo y contemplar la magnífica colina que se iba aproximando.

Sabía perfectamente que nuestros aviadores de la Patrulla Elcano y Rein Loring, se sorprendieron por la belleza de esta parte del mundo, y que de alguna forma, se encontraban presentes, volando una particular formación, tan irreal y fantástica como aquella colina.

Alrededor, nada indicaba el paso de los 75 años, ni siquiera el avión, ya que después de tantas horas de vuelo, ya no era un ser independiente sino parte de uno mismo, como nuestro propio cuerpo al cual los ojos no prestan atención cuando vamos andando.

En 1999 Enrique Donaire, director de comercial de Iberia LAE me comentaba antes del verano, la disposición de Iberia de apoyarme si decidía un día, repetir un vuelo similar al que efectué en 1998.

Más tarde, durante el mes de septiembre, el general José Sanchez Mendez, jefe del SHYCEA me habló del proyecto de celebrar en el año 2001 un homenaje al 75 aniversario de los grandes vuelos históricos de la aviación española.

Entonces, una llama que seguía viva en mi interior volvió a brillar enérgicamente y me planteé la posibilidad de participar en aquellos homenajes volando a Manila.

Llamé inmediatamente a Sebastián Álvaro, director del programa de TVE "Al filo de lo imposible" quien ya quiso filmar la aventura anterior, para comentarle esta posibilidad y sin dudar un momento, me mostró su disposición a grabar todo el proyecto.

¡El proyecto VivaTours-Iberia acaba de nacer!

Inicialmente consistió en la construcción de una réplica del Comper Swift, avión que utilizó Rein Loring en 1933,



en su raid a Manila. Pero ante la dificultad de tener el avión listo a tiempo, opté por una alternativa: el MCR01, moderno avión de construcción amateur, de tamaño similar al Comper Swift, pero dotado de características superiores. El proyecto, además de repetir el vuelo Madrid-Manila, se convertiría en la primera vuelta al mundo de un español realizada con avión de motor a hélice.

Pero no fue un camino de rosas. La construcción del avión fue larga y complicada, ya que la calidad del kit dejaba mucho que desear y las soluciones del mismo, a las diferentes opciones, era siempre la complicada. ¿Para qué hacerlo fácil si se puede hacer difícil?

Pero también la dificultad tiene sus compensaciones. Verdaderos amigos me han ayudado en la construcción del avión, desplazándose incluso centenares de kilómetros, sólo para venir a lijar, o recortar el frágil pexiglas de la cabina. Incluso me han montado sofisticados instrumentos electrónicos, como los calculadores de parámetros del motor o datos de aire.

Los días de 24 horas resultaron demasiados cortos, y la tensión en el hogar, se dejó sentir, ya que el proyecto

no se quedaba en un asunto meramente personal.

Simultáneamente, tuve que abrir varios frentes, todos con la misma meta, la de la consecución del vuelo. Para ello fué también necesario el soporte informático. De nuevo, Jeppesen, empresa de cartografía mundialmente conocida, patrocinaba el vuelo con su última información aeronáutica, en sendos programas llamados FliteMap y Jeppview. El primero permite el planeamiento de rutas y el segundo, toda la información concerniente a los aeropuertos, incluyendo las aproximaciones y salidas instrumentales de todo el mundo. Con la adición de una impresora portátil, y comunicación por infrarrojos, dispondría de toda la información necesaria impresa (además de la cartografía, las declaraciones generales, formatos de record FAI, esquemas de sistemas, y un largo etc) tanto en tierra como en vuelo.

Por otro lado, el vuelo debería ser compartido en tiempo casi real con los aficionados y para ello, mi amigo Don Pearsall, diseñó una magnífica hoja web llamada www.sunriseflight.com. En ella, y desde el principio, se podía seguir los avatares de todo el proyecto.

La comunicación vía satélite, con equipo Iridium, permitiría tanto la localización para salvamento, como el envío de datos a la hoja web, y comunicaciones de emergencia (como la que tuve que realizar antes del aterrizaje en la base de Eareckson, en las Aleutianas).

Y con la ruta preparada, con todas las estimadas, vendría la petición de sobrevuelos. Básicamente, los sobrevuelos son de dos tipos, estándar, y vía diplomática. Todos los de vía diplomática fueron gestionados a través del departamento de Relaciones Internacionales del Ejército del Aire, a petición del SHY-CEA al Estado Mayor. También intervendría el Ministerio de Asuntos Exteriores, a petición de Relaciones Internacionales.

Numerosos agregados militares alrededor del mundo fueron movilizados, y en particular, las gestiones de los de Washington, Tailandia y Arabia Saudita, fueron la clave de la consecución de este vuelo.

El primer vuelo del avión fue efectuado el día 19 de marzo de 2001, en Ocaña y fue muy particular.

El vuelo de prueba fue estudiado para tener una duración de unos 40 minutos,



De izda. a dcha., primer despegue de prueba, comprobando el aforador de combustible tras el primer vuelo, en la Academia General del Aire y junto a un Jumbo de Iberia en La Muñoz.

donde podría hacerme con las características del avión, explorando toda la gama de velocidades, incluyendo velocidades de pérdida con diferentes configuraciones de flaps y alabeos. Después efectuaría varias aproximaciones hasta llegar al primer aterrizaje.

La realidad fue completamente diferente cuando después del despegue la cabina se llenó de humo, e inmediatamente, mis piernas se empaparon de combustible...

No sé porqué, pero en ese mismo momento decidí acortar el vuelo de prueba y tardé en aterrizar apenas un par de minutos...

Pasado el primer susto y solucionados los problemas, seguí con los vuelos de prueba para la obtención del

certificado de aeronavegabilidad definitivos.

La fecha de partida estuvo fijada para el 24 de junio, en honor a la onomástica de S.M. El Rey, pero posteriormente nuestro Agregado en Tailandia nos sugirió adelantar la llegada a Manila al día 30 de junio, ya que celebraba, la FFAA de aquél país, la creación de la misma, con sendos actos donde seríamos los invitados de honor. La fecha de partida se adelantó a día 19 de Junio, complicando aún más la carga de trabajo.

Otro problema del vuelo, fue la obtención del avión que seguiría el vuelo con el cámara de televisión. La búsqueda fue larga y anecdótica y de por sí, merecedora de casi un libro. Finalmente, dispondría de un bimotor Piper Seneca, con depósito ferry, y muy bien equipado. Honestamente, me habría gustado que al menos uno de los pilotos tuviera la formación militar, ya que el vuelo,

por sus características, lo hacia recomendable.

Todo el equipo de supervivencia fue también suministrado por el Ejército del Aire. El comandante Felix Manjón (803 Escuadrón) fue de gran ayuda, tanto para la selección del equipo adecuado como para las relaciones con los medios de comunicación que cubrieron tanto la salida como la llegada del vuelo.

Los días anteriores a la salida fueron realmente difíciles, y puedo afirmar que salir en fecha, fue más un milagro que cualquier otra cosa.

Fueron dos las salidas oficiales. La primera, la de la vuelta al mundo, se hizo desde Matacán en Salamanca, donde tiene ahora también la sede Adventia, que junto a Senasa patrocinaban el vuelo. La segunda salida, desde el Aeródromo de Cuatro Vientos en Madrid, como homenaje a los vuelos Madrid-Manila. En ambos lugares, las despedidas fue-





ron muy bonitas y ampliamente cubiertas por los medios de comunicación. En Madrid también estuvieron presente Viva Tours, El Ejército del Aire, y el equipo de TVE "Al filo de lo imposible".

Finalmente, prácticamente al anocheecer, llegamos a la Academia General del Aire desde donde partiríamos hacia Argelia el día siguiente.

El día 20, después de un buen madrugón, fui despedido en vuelo por una formación de cuatro aviones Pillan, de la cual tuve el honor de ser el leader con dos puntos a cada lado.

Pero los problemas no se acabarían con la salida. Durante el vuelo de despedida, la cabina se desbloqueó y hubo de nuevo el riesgo de que explotara en vuelo (tal y como había sucedido dos semanas antes, hiriéndome en la frente). La modificación de la misma con refuerzos y cierres suplementarios de seguridad, salvaron la situación, al per-

mitir cerrar la cúpula de nuevo, no sin antes impresionar a mis compañeros de formación, que no se esperaban una situación similar.

Finalmente, puse rumbo hacia mi primer destino, Grecia, y con cierta nostalgia y al mismo tiempo placer, pude oír a la formación Pillan romper sobre la pista, con la felicitación del controlador de la torre por aquella maniobra, que aparte de ser bonita, mostraba que el verdadero espíritu de vuelo sigue presente en las nuevas generaciones.

Seguro que alguno de los pilotos de aquella formación, dentro de 25 años, ocupará un alto cargo en el Ejército del Aire, y quizás este vuelo de despedida sea un ingrediente importante, para la celebración del primer centenario de los grandes vuelos históricos españoles.

Delante quedaba lo imprevisto, las situaciones extremas, el cansancio...

Delante quedaba el Mundo, los mares, lo fantástico y lo irreal...

El litoral norteafricano, Argelia y Túnez, realmente sorprendentes, con su costa mediterránea y las montañas cubiertas de pinos, en laderas escarpadas y muy poco pobladas.

Atrás, quedaban cientos de días de trabajo, angustia y agotamiento. En el aire, el sentimiento del desafío y la pasión por revivir y compartir las experiencias de nuestros heroicos aviadores.

La primera sorpresa fue la colaboración de los controladores, quienes con una particular y destacable amabilidad, facilitaron el vuelo. También empezaba la integración con el avión de acompañamiento, las comunicaciones internas, las reuniones y las formaciones.

De izda. a dcha., Alejandría, Pirámides de El Cairo, reparando fuga de combustible y el avión amarrado por el viento intenso en Damman (Arabia Saudí).





De izda. a dcha. tres vistas del sur de Groenlandia.

Poco a poco, las horas fueron pasando y al llegar a la vertical de Túnez, abandonamos la costa africana para proceder hacia Sicilia. Ello se debe a la prohibición del sobrevuelo de Libia a cualquier avión con destino a Egipto, Israel o Sudáfrica. Ya sobre el Mediterráneo, las primeras tormentas se estaban formando y amenazaban bloquear la ruta. Por ello, decidí descender por debajo de las formaciones nubosas cuya elevada base garantizaban la operación. De paso, podríamos ver bien de cerca la costa siciliana, aunque la inestabilidad presente no fue muy agradable.

De izda. a dcha. mezclando imágenes de la ida y la vuelta, Costa sur de Pakistán, cerca de Gwadar, llanta rota en Cheju, Corea del Sur, Glaciar de Icy Bay en Alaska e Iceberg cerca de Groswater Bay, en Canadá.

Después de bordear por el norte la isla, cruzamos el estrecho de Messina para recorrer parcialmente la costa oeste italiana y volar directo a Kerkira, en Grecia.

El primer gran salto tendría una duración de ocho horas y media, y la alegría era la tónica general.

También el cansancio empezaría a manifestarse y no invitaba al madrugón que nos esperaba el día siguiente.

El 21 de junio, tras dedicar bastante tiempo a la burocracia local, despegamos hacia el sur. El control no nos permitió salir como vuelo de dos aviones, y hubo una gran demora entre el primer despegue y el segundo. Las condiciones meteorológicas tampoco eran favorables ya que la nubosidad estaba omnipresente, por lo que la reunión de los aviones se demoró hasta una diminuta isla llamada Falconera, en las proximidades de Milos.

El intenso mar azul, y las secas islas invitaron a volar bajo y disfrutar del paisaje.

Pero el compensador del timón de profundidad de mi avión se estropeó, quedando en una posición de ligero picado, situación bastante incómoda que exigía prestar mucha más atención al vuelo. No había ocasión para el relax, y detalles como consultar la cartografía o hacer necesidades convertían el vuelo en una auténtica atracción de circo.

Ya sobre el mar de Creta, subimos un poco para aprovechar una interesante componente de viento en cola que acortaría notablemente el vuelo.

Sobrevolé Creta pasando por el Este de la isla, sobre la ciudad de Ayios Nikolaos.

En aquellos momentos, el avión de acompañamiento se había perdido, ya que todavía no estaban rodados del todo





nuestros procedimientos de vuelo en formación. A partir de ese momento, decidí pasar a ser punto en vez de líder y no perder así el contacto.

Al poco de abandonar la costa, faltó poco para colisionar en vuelo con un avión militar que cruzó de derecha a izquierda. Por su trayectoria estable, pude suponer que no se percató de nada.

De nuevo mar y más mar, bajo un cielo despejado y bastante calor, camino de Alejandría, con el convencimiento de

no encontrar problemas al ser un aeropuerto pequeño, y destino turístico.

Pero no resultó así. Es como si las mafias estuviesen relacionadas con la longitud Este. El abuso en las tasas y la presión para pagarlas no son agradables. Detalles como tener el avión aparcado a 25 metros de un terminal y una presunta amabilidad de recogernos un autobús para recorrer tan magna distancia, se traducían inmediatamente en 25 dólares por cabeza por el uso de este transporte.

Ya en el terminal, la presencia del Jefe de la policía local, con cara de pocos amigos y dispuesto a iniciar una guerra con España si no pagábamos todo lo que exigían, hizo finalmente recomendable acceder a todas sus exigencias. Nuestro premio fue una leve sonrisa que apareció en su rostro después del pago.

También habría más premios como un delicioso y frío jugo de mango, que cada vez estoy más seguro que estuvo estrechamente relacionado con una po-





De izda. a dcha. entrevista para la TV americana en Oshkosh, sobre el Pacífico y puesta de sol al Suroeste de Anchorage, Alaska.

sible disentería amebiana que me afectó más adelante.

Por fin el día siguiente vendría el primer día de descanso teórico desde la salida de Salamanca. La realidad fue lo contrario, todo un suplicio en el aparcamiento del aeropuerto, con un calor de justicia, al desmontar casi medio avión para arreglar el compensador.

Afortunadamente, las autoridades del aeropuerto me autorizaron a llevar el avión a la sombra de la cola de un avión para efectuar los arreglos, bajo la amable vigilancia de un par de soldados.

El día siguiente, el primer gran reto: cruzar dos importantes desiertos, con aviones muy cargados, y expectativa de turbulencia moderada a severa.

Al poco de despegar de Alejandría, pasamos a frecuencia de El Cairo.

¿Y porqué no echar un poco de cara y pedirles a los controladores una guía vectorial hacia las famosas pirámides?

Convencido del "no", y sorprendido del "sí", pude disfrutar de todo un espectáculo (por no decir el lujo) de poder visitar tales maravillas, a bordo de mi propio avión privado.

Un avión comercial, en las proximidades, protestó notablemente de nuestra presencia en la zona. Fueron aún mucho más impresionantes las voces del controlador, y aunque sus palabras fueron en árabe, creo que su contenido era en un idioma universal. De nuevo el mismo controlador, con una extraordinaria amabilidad, continuó con su guiado.

Cumplida la misión, nos adentramos en un desierto realmente bonito y variado.

Es muy difícil comprender que una tierra tan "muerta" pueda estar tan viva y ofrecer una belleza increíble.

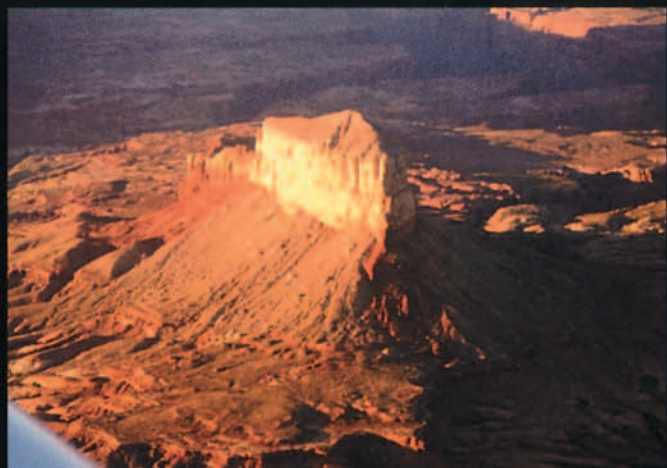
En todo el trayecto no fui capaz de ver una caravana o algo similar.

Si el desierto resultaba impresionante, tanto o más fue el contraste con el Mar Rojo, que con sus aguas cristalinas, invitaba a descender y quedarse en la zona toda una eternidad.

Pero la meta era aún lejana, unos 1.200 kilómetros. El mar dejó de ser cristalino y se convirtió en un intenso azul, para de nuevo ser cristalino y desaparecer completamente a la altura de Al Wajh.

Con un rumbo Este, sobrevolamos de nuevo un magnífico desierto, en una carrera con el Sol, quien buscaba ya el horizonte. Afortunadamente, las temidas turbulencias no se manifestaron y ocasionalmente, cruzamos áreas de turbulencia ligera.

Cerca de Gassim y sus famosas dunas, la noche se cerró y todo el mundo se convirtió en una pequeña cabina con





escasa iluminación. Sólo me unía al mundo una fría radio, aunque realmente no me importaba, ya que el día había sido magnífico y aún saboreaba la situación.

Pero la situación no iba a durar mucho. Durante el aterrizaje, el avión de acompañamiento tuvo un accidente, doblando las puntas de las palas del motor izquierdo. Ello supuso una semana de retraso y un esfuerzo muy considerable para lograr comprar una hélice de repuesto. Tampoco supuso un descanso, ya que tuve que encargarme personalmente de todas las gestiones para conseguirla.

Aproveché la situación para reparar también una fuga de combustible por el encastre del ala. Afortunadamente y en previsión, llevaba el repuesto y material necesario para solucionar el problema.

La increíble amabilidad de los saudíes facilitó todos los trámites, y no puedo decir otra cosa que gracias. Nuestra

Agregaduría Militar también estuvo siempre presente y su cariño fue más que notable.

Pero el proyecto se veía notablemente afectado. Ya no podría llegar a los actos homenaje a la creación de la Fuerza Aérea filipina, donde este vuelo sería el invitado de honor. Simultáneamente, a nivel interno, se produciría un conflicto importante: el piloto IFR del avión de acompañamiento, a raíz del accidente, no quería seguir con la expedición....

Finalmente, todo el proyecto siguió adelante y gracias a la colaboración local, pudimos volar hacia nuestro nuevo destino: Karachi.

Una de las dudas era la autorización de sobrevuelo de Irán quién prohibió mi sobrevuelo en 1998, pero que esta vez aceptó sin mayores problemas. Ya en Jiwani, Pakistán, de nuevo los amables controladores, aceptaron el vuelo visual a baja cota.

Su costa, era de nuevo mi obsesión, ya que es realmente bonita. La temperatura ambiente no era nada agradable y la cabina se asemejaba más bien a un horno de leña. Pero valía la pena. Bajo litros de sudor había una gran sonrisa y satisfacción. Tan sólo el polvo en suspensión impidió una visibilidad total que impidió mayor disfrute.

En las proximidades de Karachi, solicité proceder al alternativo Ahmabad, en India, y evitar así una toma más, con sus gastos y problemas. No hubo forma de convencer al Control (la verdad es que la normativa exige a todo avión ligero que sobrevuela Pakistán, efectuar un aterrizaje en su territorio). Cuando me cambiaron de frecuencia, insistí otra vez y otra vez y otra vez, pero las instrucciones de

De izda. a dcha. tres vistas del Grand Canyon del Colorado y el avión en Sitka, Alaska.



proceder al destino fueron inalterables.

Ya en tierra, el agente de la empresa de handling, fue muy amable. Shamir firmó el ala de mi avión, antes de mi partida con el texto siguiente: "sky is not your limit!"

Este fue uno de los momentos más agradables del vuelo.

La situación en Pakistán no había cambiado. El aeropuerto, bajo el estricto control militar, es inaccesible. Incluso con la colaboración de Shamir, resultó muy difícil atravesar los controles.

De nuevo el paso de Pakistán a la India se convirtió en el paso del desierto a las tierras verdes y las razones de ello se manifestaron inmediatamente: los monzones.

Ahmadabad, es un lugar agradable y quizás sea uno de los pocos aeropuertos indios donde las gestiones son relativamente aceptables. La presencia de un aeroclub en el campo en alguna forma tiene que ver con la situación.

Tras repostar, nos dirigimos a Patna, siempre con la intención de buscar aeropuertos poco conflictivos. La llegada, de nuevo de noche, fue particular. El controlador, joven y enfadado por nuestra tardía llegada, fue muy agresivo. El día siguiente, tuve que dedicar varias horas para solucionar la situación del día anterior, en la cual el controlador nos acusaba de haber puesto en peligro a 14 aviones que volaban cerca de nosotros. Los aviones, seguramente "fantasmas", resultaron tan mudos como los centros de tráfico que intentamos contactar. Como siempre, con una buena dosis de paciencia y buena voluntad, la situación quedó resuelta con un buen té.

Pero el tiempo pasado complicó la situación, ya que cuando despegamos, las nubes ya se habían desarrollado notablemente, y sobre Calcuta, la formación tuvo que romperse. La Piper Séneca, desapareció basando su navegación en el radar meteorológico, mientras que yo opté por evitar visualmente las tormentas. También me permitió ver de cerca el delta del Ganges, una auténtica maravilla de brazos de río. Pero de nuevo sentí un ruido familiar, unido con un silbido y viento en el pelo. La cabina había vuelto a desbloquearse y no lograba cerrarla. La proximidad del suelo complicaba notablemente el vuelo y hubo un momento que vi la situación muy crítica. Afortunadamente logré enganchar uno de los seguros y poco a poco, terminé de bloquear la cabina.

Las nubes ya se habían convertido en auténticas paredes y sus bases fueron descendiendo aprisionando los aviones contra el terreno. Afortunadamente iba costeanado y el mar es siempre un refugio seguro.

Aterrizar en Yangón fue de nuevo otro de los placeres del viaje. Me encanta Myanmar y su gente. Había reservado un día de visitas y descanso.

También tenía la ilusión de ver a mi amigo Jordi, quien vino de Vietnam para recibirme. Gracias a él, como miembro de la Embajada de España en Vietnam, pude salir adelante en mi detención allí en 1998.

Jordi me acompañó hasta U-Taphao, base militar tailandesa abierta al tráfico civil, desde donde iniciaría el largo vuelo a Manila, cruzando Camboya, Vietnam y el temido mar de la China, donde los tiburones dicen que están hambrien-

tos. Lo último que deseaba era una parada de motor...

El tifón Udon acababa de pasar por Filipinas y causar numerosas muertes. Aunque nos encontrábamos lejos de su centro, su acción era aún notable y en cierta forma resultó beneficiosa para el vuelo ya que proporcionaba vientos fuertes de cola. Ya en las proximidades de Manila, sendas tormentas dificultaban notablemente la llegada, siendo necesarios numerosas desviaciones de la ruta.

De alguna forma, buscaba las zonas más claras, augurio de pasadizos que me llevarían al destino, sin dejar de pensar constantemente en aquel dicho de que siempre hay un hueco para el piloto honrado. Afortunadamente, pude atravesar la barrera y aterrizar, después de sobrevolar la ciudad con un largo viento en cola, en el aeropuerto internacional Ninoy Aquino.

Inmediatamente fui dirigido a la zona militar donde nos estaban esperando, con banda de música y todos los honores.

Fue un momento realmente fantástico, tanto por el cariñoso recibimiento, como el haber cumplido uno de los principales objetivos del vuelo: el homenaje a los grandes vuelos históricos españoles.

Por fin había volado una ruta próxima a la de nuestros aviadores y comprendía la gesta que habían efectuado.

Habíamos compartido los mismos cielos y condiciones, a bordo de aviones monomotores, pero con una gran diferencia: la fiabilidad de los aviones y motores actuales, junto con los avanzados sistemas de comunicaciones y nave-





gación, tan sólo exaltaban la proeza de aquellos pilotos.

Apenas tuve el tiempo de salir del avión, fui felicitado por el teniente general jefe de la Fuerza Aérea filipina, general Benjamín P. Defenjor, junto al general Guillermo Lorenzo, coronel José Reyes, Jaime Reyes y teniente coronel Benjamín Dofitas, quien cuidó de nosotros durante toda nuestra estadía.

El capitán de navío Carlos Marques Montero, agregado de Defensa en

Bangkok, se había desplazado expresamente desde Tailandia para recibirnos, y tanto su apoyo como su amabilidad fueron extraordinarios. El recibimiento de nuestro Embajador en Manila, Sr. Tomás Rodríguez Pantoja, también sin igual.

El día siguiente fuimos invitados a su casa, junto con los altos mandos de la Fuerza Aérea Filipina, donde disfrutamos de una magnífica comida e interesantes charlas.

Por fin pudimos disfrutar de un par de días de descanso y conocer la ciudad. Las etapas más largas sobre el mar aún estaban por llegar, pero no era el momento de pensar en ellas, tan sólo era momento de vivir la experiencia. ■

De izda. a dcha. reunión de curiosidades: Volcan Shasta, en California, Lagos al Noreste de Canadá, el autor en Goose Bay, Canadá y repostando en Campo Real, Madrid. Arriba volcanes en las Aleutianas.

