

Los viejos guerreros nunca mueren

RAMON RAIMUNDO MARTINEZ,
Capitán de Aviación

HOY, como uno de tantos días, me subo al autobús dispuesto a soportar el denso tráfico existente hasta la entrada de la Base. Forma parte de la rutina diaria, al igual que la rápida mirada que dirigimos, todos los pilotos, a la pizarra de operaciones para comprobar si tenemos o no tenemos vuelo.

Hoy puedo decir que soy afortunado, porque efectivamente tengo vuelo. Inmediatamente dejo mi cartera en la sala de operaciones y me asomo por una de las ventanas para comprobar qué tiempo nos acompaña.

La película acaba de comenzar, y el principio no necesita guión pues todos lo conocemos: hay que cambiarse de ropa y empezar a preparar la misión.

Todo está listo y sin embargo se inicia un movimiento de personal alrededor de la oficina de Fuerzas

Aéreas. Este movimiento se ha convertido en algo totalmente normal; tal es así, que podríamos modificar la lista de procedimientos y situar en el primer punto, en lugar de comprobar el formato 781, pasarse por la oficina de FA's y comprobar el NUMERO DE AVIONES QUE MANTENIMIENTO NOS CONCEDE PARA INTENTAR VOLARLOS.

Mientras aguardo el resultado no puedo evitar el pensar lo triste que resulta observar cómo un avión, y junto a él la Unidad, se desvanece.

Lógicamente, debido a mi corta vida militar, nunca había vivido antes una situación como ésta, pero intentaba imaginarme cómo podría llegar a ser. Ahora tengo elementos de juicio y puedo confesarnos que es mucho más triste de lo que había podido llegar a imaginarme.

Pues bien, se me pasó por la cabeza que podía utilizar las pági-

nas de esta Revista, no para llorar la agonía que está sufriendo nuestro F-4 "PHANTOM", sino para ensalzar su grandeza.

En 1971 los cielos de España comenzaron a observar como grandes "armarios volantes", procedentes de los Estados Unidos, dejaban tras de sí una estela de humo gris que los hacía inconfundibles.

Un gran avión, con experiencia en conflictos reales, llega en un momento en que se empieza a hablar de una nueva generación aeronáutica. En un momento en que la estética se empieza a cuidar y donde lo fino y lo delgado empieza a estar de moda.

Coincide también, con la adquisición por parte del Ejército del Aire, de un nuevo material aéreo, de primera mano, orientado principalmente para misiones aire-aire.

Ante esta situación, el viejo y vetusto "PHANTOM" contempla con



Ha finalizado su primer periodo y se inicia la carga de combustible para el siguiente.

ALA Nº 12										PROGRAMA PARA EL DIA										122	
ADMON	IND	LISTO	OPER	IND	CA	OA	MISION	MICRO	HLZ	PM	ETD	ATA	ETA	ATA	TF	COLACION					
23	B	BY	BY																		
19	A	4	4		PARDO	BARBAU															
					BUERGO	RUJA															
					SALVAD	BARRAS															
					SOLIS	NETO															
					C. VALER	TERRAS															
16	B	BY	BY		SANTON	TERRA															
12	B	BY	BY		FRANSES	PROCCO															

Todas las miradas quedan concentradas en la pizarra de operaciones.



"Grandes armarios volantes" surcando los cielos de España.



Atrás quedaron los años en que los viejos KC-97 reabastecían en vuelo a los C-12 "Phantom".

tristeza cómo todas las miradas se desvían hacia la nueva adquisición, y a partir de ese momento es cuando comienza a cavarse una tumba prematura como consecuencia de su infrautilización.

Falsas ideas crearon una imagen irreal de lo que ha sido el avión con más capacidad de armamento (tanto para misiones aire-aire, como para aire-tierra) que el Ejército del Aire ha tenido.

Los problemas de mantenimiento, unidos al elevado número de especialistas necesarios para su perfecto funcionamiento, fueron determinantes a la hora de ser destacado para realizar maniobras junto con otras Unidades.

A todo este conjunto de circunstancias desfavorables faltaba por añadir la necesidad de llevar dos tripulantes en el avión, para que se crease un ambiente ambiguo en el Ala que le acogió y que lo ha visto crecer.

Hoy, sin embargo, cuando todos estos problemas han sido superados, cuando la Unidad ha alcanzado elevadas cotas de operatividad, que quedaron reflejadas en el Ejercicio "TARTESOS 85", contemplamos con tristeza cómo el avión sufre una gran agonía y comienza a morir lentamente.

Era una muerte anunciada desde el momento en que el Estado Mayor decidió su cambio por el nuevo EF-18 A. Sin embargo la agonía es más larga de lo que se esperaba, debido principalmente a la demora en la entrega del nuevo material.

Todo es comparable a la muerte de un ser querido. Un ser querido que siempre había presumido de su energía y que ahora puede comprobar cómo el agotamiento ha hecho mella en sus motores; motores que eran la razón de ser de todo el avión y que jamás había planteado problemas alguno a Mantenimiento.

Sin embargo, esa gran ilusión por continuar viviendo, así como la ayuda de un gran equipo, con perfecto conocimiento de los males que le aquejan, permiten que este viejo amigo continúe desarrollando la misión que el Ejército del Aire le tiene encomendada.

Aunque actualmente los "partes" reflejan una ligera mejoría, él sabe positivamente que sus días están contados y de aquí que no pueda evitar esa mirada de envidia a su futuro sucesor, pues puede com-

probar cómo nuevas instalaciones se construyen, cómo el personal que siempre ha estado a su cuidado se familiariza con el nuevo avión, y cómo sus pilotos anhelan ese cambio.

Me váis a permitir que, como parte integrante de este avión, me dirija a él personalmente y trate de consolarle.

Pues bien, aunque puedas comprobar que todo este cúmulo de circunstancias te conducen a la desaparición, ten en cuenta que contigo también se irán las ilusiones de todos aquellos que quisieron volarte y no han podido, que aunque te pueda parecer incierto, los hay a cientos. Sin embargo, no se irán los recuerdos de los que tuvimos la suerte de comprobar tu maestría de vuelo, tu nobleza, tu poder ofensivo y tu temida capacidad de armamento, difícilmente igualable.

Con tu muerte también pasarán a la historia grandes hombres que han hecho posible que puedas cumplir tu misión, hombres que surcan indefinidamente los cielos de España y que ahora no pueden acompañarte en el adiós. También pasa-

rán a formar parte de tu historia los Oficiales de la Escala de Tropas y Servicios y de Complemento de la Escala del Aire que han desarrollado su labor como Operadores de Armas.

Con todo esto quiero demostrarte que no has de estar triste, sino al contrario, has de alegrarte de haber contentado a un gran número de personas que siempre te seremos leales.

Con la muerte del "PHANTOM" se cierra una página más en la historia del Ejército del Aire y nosotros seremos testigos de este acontecimiento. Es por ello que si está en nuestras manos, debemos intentar que su agonía sea lo más grata posible y premiar la lealtad de este gran servidor.

Por cierto, acaban de dar los aviones disponibles para el primer período. Está visto que continuó con suerte, y de momento voy a ponerme el equipo de vuelo. A partir de ahora tampoco necesito guión para el resto de la película, pues todo es improvisación y existe una posibilidad muy elevada de abortar. Hay que tener en cuenta, lógica-

mente, que has estado durmiendo toda la noche a la intemperie y que tus juntas habrán sufrido los cambios de temperatura, habrá que esperar a que las presiones de aceite bajen a sus límites para que tus generadores entren correctamente, y te trataremos con cuidado en las pruebas, y de esta manera evitaremos que sufran los sistemas hidráulicos. La neumática está dentro de límites y no la voy a mirar más, y por fin el inercial está en "VERDE PARPADEANDO", ahora tan sólo nos queda rezar para que en la "QUICK CHECK" no surja nada de última hora.

Pero la suerte no nos abandonó y pudimos realizar nuestra misión sin novedad y devolver el avión a Mantenimiento tal y como nos lo dio. Bueno, voy a ser sincero, si acaso un par de tonterías, pero listo para el siguiente período.

Por eso no pude evitar al bajarme de mi viejo amigo "PHANTOM" comentarle al oído y con voz muy baja las palabras del General McArthur en que nos recordaba que... "Los viejos guerreros nunca mueren, se desvanecen con el tiempo"... ■

NORMAS DE COLABORACION

Puede colaborar con la Revista de Aeronáutica y Astronáutica toda persona que lo desee, siempre que se atenga a las siguientes normas:

1. Los artículos deben tener relación con la Aeronáutica y la Astronáutica, las Fuerzas Armadas, el espíritu militar y, en general, con todos los temas que puedan ser de interés para los miembros del Ejército del Aire.
2. Tienen que ser originales y escritos especialmente para la Revista, con estilo adecuado para ser publicados en ella.
3. Los trabajos no pueden tener una extensión mayor de OCHO (8) folios, de 36 líneas cada uno, mecanografiados a doble espacio. Los gráficos, dibujos, fotografías o anexos que acompañan al artículo no entran en el cómputo de los ocho folios.
4. De los gráficos, dibujos y fotografías se utilizarán aquellos que mejor admitan su reproducción.
5. Además del título deberá figurar el nombre del autor, así como su domicilio y teléfono. Si es militar, su empleo y destino.
6. Al final de todo artículo podrá indicarse, si es el caso, la bibliografía o trabajos consultados.
7. Siempre se acusará recibo de los trabajos recibidos, pero ello no compromete a su publicación. No se mantendrá correspondencia sobre los trabajos, ni se devolverá ningún original recibido.
8. Toda colaboración publicada será remunerada de acuerdo con las tarifas vigentes, que distingue entre los artículos solicitados por la Revista y los de colaboración espontánea.
9. Los trabajos publicados representan exclusivamente la opinión personal de sus autores.
10. Todo trabajo o colaboración se enviará a:

REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA - Redacción | Princesa, núm. 88 - 28008 - MADRID