

HAN PASADO CINCO AÑOS

FRANCISCO EYTOR COIRA
Teniente Coronel de Aviación



EN el pasado mes de septiembre se han cumplido cinco años de la finalización de la "Operación Caribou". Denominación que se dió al traslado en vuelo de 18 aviones T-9 "Caribou" desde Atlanta (Georgia) hasta la B.A. de Villanubla, que se llevó a cabo en tres fases: La 1ª, ocho aviones, la 2ª, cinco y, en la 3ª, los otros cinco.

La ágil pluma del entonces teniente coronel García-Verdugo, explicó en esta Revista un artículo a través del cual nos hacía llegar lo acaecido en la primera fase. Lo que se trata es de recordar la tercera, el acontecimiento, las circunstancias en que se hicieron esos vuelos y, sobre todo, el sentir de los participantes en la Operación.

A mediados del año 80, empezó a correr por el Ala 37 el rumor de la posible compra de nuevos T-9 "Caribou", lo que causó alegría y esperanza en el personal del Ala. Este rumor lo confirmarían unos meses más tarde los compañeros del Ala 31 que habían visto los futuros aviones es-

pañoles en una Base de U.S.A., en el Estado de Georgia, pero..., también confirman que éstos no son nuevos, ni mucho menos.

En la primavera del 81, por fin, llega a Villanubla la orden para que una tripulación y un equipo técnico se trasladen a la Base de Dobbins, Atlanta (Georgia), para "ver" los T-9. Al regreso se confirman los temores: se han "visto" los aviones, pero no se han podido volar por no ser, todavía, españoles. Y, desde luego, no eran nuevos.

Tras las dos primeras expediciones, en septiembre de 1982, se realiza la tercera y última en la que se trasladan los últimos cinco aviones a Villanubla. Se tiene la experiencia de los dos viajes anteriores, pero también se conoce el estado, más que regular, de los aviones, puesto que ya se han "visto" los traídos en las anteriores fases, sobre todo los

ocho de la primera que ya llevan un año en Maestranza y Talleres de Base.

Diez días antes de partir el grueso de la expedición se adelanta una tripulación y un equipo a fin de ir revisando los aviones y hacerles unas pruebas en vuelo.

Un T-10 del Ala 31 recoge el grueso del grupo en Villanubla y se emprende el viaje hacia la Base de Lajes, en las Azores, donde se pernocta para hacer al día siguiente el salto hasta Dobbins. Estas dos etapas se hacen sin novedad, el día parece interminable pues volamos hacia poniente, pero el tiempo es magnífico. La Base de Lajes cuenta con unas instalaciones y medios realmente impresionantes, además de tener una capacidad logística asombrosa. Está situada en la isla

Componentes operación "Caribou III"



Terceira, dentro de un entorno paisajístico verde y suave y con sus dos cabeceras de pista abiertas al mar.

Por fin sobrevolamos tierras americanas y en el descenso hacia nuestro punto de destino podemos contemplar el bellissimo paisaje de Georgia, de color verde, dorado en algunas zonas de sus inmensos bosques por la proximidad de otoño y salpicado por una multitud de lagos plateados.

Al tomar tierra y en aparcamiento podemos ver nuestros T-9, esperándonos, junto a los compañeros que se nos han adelantado. Alguien nos dice: "Ahí los tenéis, están de dulce" y a cada tripulación se le asigna un avión.

El día siguiente tomamos un descanso para ajustar nuestros biorritmos y nos dedicamos a conocer Atlanta y los grandes almacenes de sus alrededores.

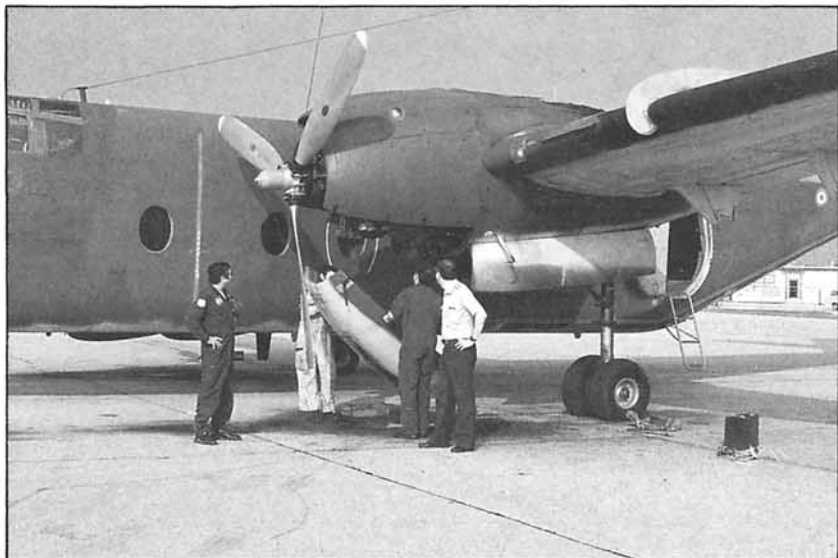
Y por fin llegó el día de subirnos y conocer los aviones, después de una concienzuda revisión exterior e interior. Nos llaman la atención, por ser nuevos para nosotros, los dos enormes depósitos "Benson" en la cabina de carga. En ellos se almacenará el combustible necesario para dar el salto sobre el Atlántico, desde San Juan de Terranova a Lajes, si bien su presencia impedía encender calefacción o volar entre nubes con peligro de descargas eléctricas puesto que la gran concentración de vapor de gasolina representaba un serio peligro de incendio. ¡Toda una delicia!, si consideramos que hay tramos de vuelo de unas 5 horas y media como mínimo.

Una vez los aviones en marcha nos dirigimos a la zona de prueba de motores para comprobar si todo va bien y que efectivamente "están de dulce". Pero nada más despegar un motor del Reno 02 empieza a dar explosiones; "la nata del dulce está un poco pasada". Se abandera el motor y a tierra. Cambio de dos cilindros. Los demás aviones sin novedad, aunque con pequeñas pegas. Nuestros mecánicos, apoyados por los de la Base, trabajan duro y al día siguiente el avión está listo para la prueba, de la que sale con la calificación de Apto.

En los días que siguen hasta la fecha prevista de partida se van reparando esas "pequeñas" averías que se han detectado. Los mecánicos y el equipo de la Base no descansan hasta dejar los cinco "Caribous" listos para el viaje de regreso, que se ha



"Benson"



"La nota está parada"

planeado, igual que los dos anteriores, en cuatro etapas con descansos de un día entre una y otra, con un estudio muy detenido sobre el salto del Atlántico puesto que no se pueden llevar a plena carga los "Benson", por lo que hay que esperar a tener una componente de viento en cola para llegar a Azores, ya que de tener viento cero o en cara no se llegaría.

Por fin, el momento de la partida. Primera etapa Dobbins-Westober en el Estado de Massachusetts, Base Aérea próxima a la ciudad de Springfield y a unas 50 millas de Boston. La meteorología ofrece buena ruta, sólo anuncia que a los 20 minutos de vuelo encontraríamos una ligera capa de nubes durante poco tiempo. Despegan los cinco aviones y una hora después lo hace el "Dumbo", Hércules del Ala 31 que nos acom-

pañía, transportando el repuesto y equipo de mantenimiento. Efectivamente a los 20 minutos encorramos la capa de nubes anunciada y nos metemos en ella y no la abandonamos hasta la aproximación final en Westober, donde llueve con intensidad. Hemos volado cinco horas entre nubes con formación de hielo y con unos aviones cuyo estado no aconsejaba precisamente el volar en estas condiciones. El control de la Base nos hace una aproximación G.C.A. y los cinco estamos en tierra. ¡Primera etapa sin novedad!, 5 horas y 30 minutos de vuelo.

El día previsto de salida las condiciones meteorológicas no son buenas en la ruta del segundo salto, Westober-San Juan de Terranova (Canadá): la previsión es de lluvias y nubes con actividad tormentosa. El recuerdo de la primera etapa está

presente en todos. Por fin el teniente coronel Casaux, Jefe de la Expedición decide esperar 24 horas hasta que mejoren las condiciones meteorológicas. Es un gran alivio para todos los componentes del grupo y se aprovecha para reparar los aviones. La partida de Westober sufre otro retraso de 24 horas debido al mal tiempo. Por fin las condiciones mejoran y la expedición parte rumbo Norte, camino del Canadá. El tiempo es espléndido y podemos disfrutar del paisaje del N.E. de los Estados Unidos. Todo va según lo previsto. Cuando sobrevolamos el Estado de Maine una voz rompe el silencio por la radio: "Reno 05, tengo que abanderar". Si el silencio radio se respeta ahora se hace más denso. "Reno 05, tengo fuertes explosiones en un motor, he tenido que abandonar. Mi posición es..." "Reno 02 para Reno 05 a unas 15 millas tienes la B.A. de Brunswick". "Reno 05, por ella voy, comunicaré a tierra". Impresiona la voz tranquila y pausada del capitán Iglesias, Comandante del Reno 05; no denota intranquilidad, parece que todo es normal. El Reno 02 se encarga de establecer contacto con control Nueva York para que se comunique al Dumbo la emergencia y que tome tierra para ayudarle en la Base de Brunswick, donde ya ha aterrizado sin novedad el Reno 05. Los otros cuatro aviones continúan vuelo hasta San Juan. Entramos en el espacio aéreo de Canadá y un viento en cola favorable hace que nuestra velocidad sobre el suelo llegue a los 230 KTS, que adelanta el

aterrizaje en más de una hora. Hemos hecho el salto en 06:05 horas.

Ya estamos los cuatro en San Juan. Las noticias que recibimos del 05 es que se le han fundido, sí ¡fundido!, dos cilindros. ¡Vaya un dulce! Ello supone un cambio de motor. Tenemos que esperar en San Juan la llegada del 05 para dar juntos el salto del "charco". Pero una vez más nuestros mecánicos demuestran su valía y competencia, a las 24 horas han efectuado el cambio de motor y al siguiente día se incorpora el Reno 05, que es recibido con una gran alegría por todos y se organiza una pequeña fiesta. ¡Menos mal que la avería se produjo sobrevolando tierra!

En este punto debemos recordar a



Los C-130: nuestras hadas madrinas



Sobre el Atlántico



Con los españoles en San Juan de Terranova

la colonia española en aquella ciudad canadiense: el cónsul, un médico, una asistente social y el director de un hotel de una conocida cadena hotelera americana. Han organizado nuestra estancia y alojamiento, nos acompañan en todo momento y sus atenciones hacen que no sea fácil que los olvidemos. Incluso nos brindan la ocasión de tomar jamón serrano y embutido español regado con buen vino de Rioja.

Llegado el Reno 05 y el Dumbo de acompañamiento, la expedición está completa para dar el gran salto, Terranova-Lajes, que en las mejores condiciones durará nueve horas y media de vuelo, a través del Atlántico en busca de unas pequeñas y verdes islas portuguesas.

Aquí se une al grupo un Hércules de la USAF cuya misión es doble.

Una es acompañarnos durante todo el cruce del Atlántico sobrevolándonos continuamente a fin de corregir los rumbos, dado que los Caribous no llevan un sistema de navegación adecuado para este trayecto. Como Lindberg, sólo sirve la brújula para este tramo. Y una segunda misión: en el Hércules van cuatro paracaidistas especialistas en salvamento de naufragos, de forma que si uno de nosotros tiene que hacer un amerizaje, desde el Hércules arrojarían balsas y se lanzarían ellos para recoger a la tripulación. No obstante sabemos que dada la temperatura del agua, sólo resistiríamos 20 minutos, pues no llevamos un equipo adecuado.

Por fin, después de tres días de estancia en San Juan y tras la incorporación del Reno 05, se anuncia buen tiempo y condiciones de viento favorables para dar el salto: hay una componente de viento en cola de 14 a 18 KTS. Los cambios de tiempo en Terranova son rapidísimos: en media hora se pasa de la niebla más densa, a capas de nubes a cien pies y a cielo despejado. Pero en el Atlántico no predicen frentes.

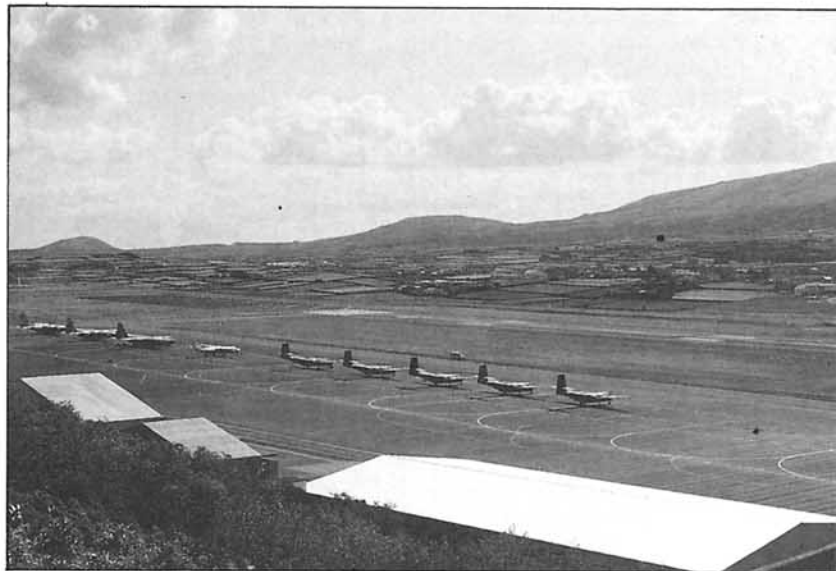
Nos reunimos con la tripulación americana, cuyo comandante es un simpático chicano y preparamos el salto. Despegue, formación abierta a la vista, y comunicación cada hora sobre combustible remanente y gasto. Caso de "quedarse uno atrás" los demás continuarán y el Hércules americano apoyaría el "rezagado". Todo está ajustado; todos somos conscientes de la responsabilidad y de lo que vamos a afrontar. Nuestros compañeros de las dos primeras fases, aunque con algunos sobresaltos, pasaron ¿por qué no, nosotros?

A pesar de que tratamos de disimular la tensión, ésta se deja notar. Aquella noche creo que ninguno de nosotros pegó ojo. Recuerdo a mi compañero de habitación fumando silenciosamente cigarrillo tras cigarrillo y mis intentos para conciliar el sueño, pero es imposible; no me muevo para aparentar estar dormido y rezo. A las cuatro y media estamos en pie y camino del Aeropuerto. Los aviones listos, revisados y cargados al límite de combustible; bueno, alguno lleva alguna libra de más pero es preferible el riesgo de unos kilos de exceso en el despegue que ver las luces rojas de baja presión de combustible a 200 millas de Azores.

Puesta en marcha, calentamiento, rodaje y prueba de motores. Todo

bien. Con intervalos de 1 minuto nos hacemos al aire. Media hora antes ha despegado el Hércules americano para hacer una exploración de la ruta. El Hércules español, el Dumbo, despegará dos horas después con el repuesto y equipo de tierra.

ella". "Patitos, viento de cola de 12 KTS". El tiempo es espléndido, ni una nube en el Atlántico, imenoso mal!, y mientras pasan las horas, cada dos se releva la tripulación en cabina ya que viajan tres pilotos y un mecánico en cada Caribou. El Hércules nos comunica "Formación



En la Base Aerea de Lajes

Ya todos en el aire y sin novedad, ascendemos para nivel 080. De pronto una voz, con claro acento mejicano, suena en nuestros cascos: "Buenos días, mamá pato tiene a sus patitos bajo sus alas". Es el comandante del Hércules americano que con su simpatía trata de rebajar la tensión. Nos tiene en su radar y no nos abandonará en toda la ruta. Alcanzamos nivel y en formación abierta nos adelantamos en el océano en busca de unas pequeñas islas perdidas en él. Llevamos combustible para 11 horas y media.

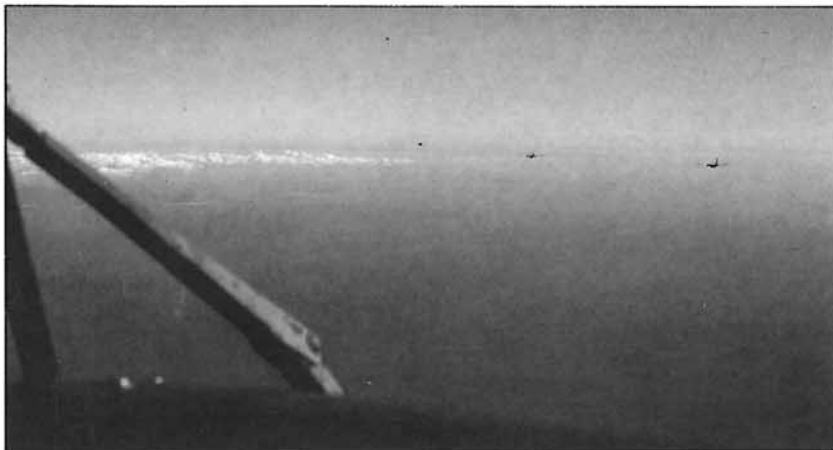
Las horas pasan lentamente, nuestros oídos están pendientes del menor ruido extraño de los motores, nuestros ojos escudriñan el horizonte, la tierra está muy lejos. Por nuestras mentes pasan como en una película, todos los momentos de nuestra vida. Hay tiempo para recordar hechos, pero sobre todo está presente nuestra familia, nuestras mujeres, hijos, padres...

De vez en cuando se trata de romper la tensión con alguna broma por la frecuencia de formación. Nuestro amigo chicano nos anima, pero... Después se vuelve a producir un profundo silencio. "Patitos, estáis 15 millas fuera de ruta, hay que volver a

Reno, punto de no retorno". Ahora ya no hay más solución que continuar, o Azores o al agua. A pesar del viento favorable no tendríamos combustible para llegar a otro sitio. ¡Que no cambie el viento! Los ojos siguen buscando ansiosos el horizonte y buques en el Océano, pero sólo avistamos tres.

A las 8 horas y media de vuelo aparecen en el horizonte unas nubes que indican la proximidad de Azores, con su eterno y cálido color verde. En consecuencia nos vemos obligados a ascender para no meternos en nubes. Por un "agujero" vemos una parte de la isla de Flores. Poco después nos tiene el radar de aproximación de Lajes, nos separa y uno a uno nos va metiendo en pista con cielo cubierto, lluvia y techo de 1.000 pies, pero, al fin, todos en tierra. ¡Lo hemos logrado! ¡Estamos en Lajes! Al bajar del avión algunos besan el suelo portugués. ¡No es para menos! Han sido 9 horas y 45 minutos sobre el inmenso océano.

Esa noche los nervios se distienden y disfrutamos de nuestra estancia en tierra. Aprovechamos para cenar comida europea en el Pabellón de la Fuerza Aérea Portuguesa y, al igual que en los anteriores viajes, or-



Oteando el horizonte



¡Por fin! sobre el estuario del Tajo

ganizar el partido de fútbol-sala entre la Fuerza Aérea Portuguesa y La Española.

Al día siguiente procedemos a la revisión de los aviones, todos tienen "algo", pero en el gran salto ninguno ha dado ni una "tos". Después de lo acaecido, casi nos parece un milagro. Por la tarde se juega el partido de fútbol-sala y es un acontecimiento al que la radio local le dedica un extenso espacio con sus correspondientes entrevistas.

La noche que precede al último salto también es de insomnio, aunque sabemos que ya no buscamos unas pequeñas islas perdidas en el océano, sino tierra continental y el tramo es más corto; pero son 5 horas y media sobre el agua y los motores están...

Nuestra ruta va directa a Villanubla, vía Lisboa. La meteorología, limpia hasta Lisboa; pero la Penín-

sula está cubierta y Villanubla bajo mínimos, al igual que Matacán. No obstante, a las 07:00 horas despegamos. Una vez todos en el aire, nuestra "mamá Pato" nos sobrevuela y conduce hacia Lisboa y una vez más nuestros ojos escudriñan el horizonte buscando esa ansiada línea de costa, todos nos sentimos un poco Rodrigues de Triana. Nuestro oído atento al ruido de los motores. De pronto alguien grita: ¡Tierra! Es el continente europeo. Si en el trayecto anterior sólo divisamos tres buques, aquí el tráfico marítimo es intenso. Por fin sobrevolamos Lisboa y aquí nuestro amigo chicano y su tripulación se despiden y se quedan en la capital portuguesa. Por detrás viene el Dumbo del Ala 31 y un Fockler del SAR que se nos ha unido en Lajes.

Y sobre un mar de nubes sobrevolamos la frontera y entramos en nuestra Patria. Villanubla sigue bajo

mínimos pero con tendencia a mejorar. Se nos indica que caso de no poder tomar allí nos dirijamos a Getafe. Un pequeño claro nos deja ver Matacán. El Jefe de la formación pide escalonamiento en niveles, y uno tras otro efectuamos la perforación en Villanubla. A 280 pies salimos de nubes y allí está nuestra Base. Todos en tierra y sin novedad. Nos parece imposible, pero se ha logrado. Los compañeros y la familia nos esperan. La emoción hace que al tocar suelo y al abrazarlos tengamos un nudo en la garganta y asomen unas lágrimas en nuestros ojos. Una vez más Nuestra Señora de Loreto ha tendido su mano y nos ha sostenido en el aire. Desde luego si no fuera creyente, después de esta aventura, tendría que creer por fuerza.

La "Operación Caribou" ha terminado. El día siguiente tenemos que cambiar de lugar los aviones pero tres de ellos no se ponen en marcha a pesar de que sobre el agua no dieron ni una "tos".

Ya han pasado cinco años. Nuestra aventura queda en el recuerdo y también en el emblema del 371 Escuadrón, que se formó con esos aviones, en el que se ve un Reno saltando sobre el Atlántico con unos barriles a sus costados y el lema "Donde estén y como estén", que lo dice todo. Y esa metopa conmemorativa de la operación con el mismo grabado y el lema "Colón, Lindberg y Nosotros".

Los T-9 de la "Operación Caribou" antes de ponerse operativos tuvieron que pasar una revisión de puntos críticos, de puntos de corrosión, de cableado y alguna más. Y poco a poco, han ido entrando en servicio. De aquellos 18 aviones hoy quedan siete en vuelo, en el Ala 37. Otro ya es parte de la colección del Museo de Aeronáutica y Astronáutica.

Quince tripulaciones del Ala 37, tres del Ala 35 y un Equipo de Mantenimiento de estas Alas, con la colaboración del Ala 31 y de la USAF, que no olvidarán nunca el acontecimiento, fueron los "ingredientes" físicos que hicieron posible "el pote", pero lo que realmente lo "aderezó" fué: una gran disciplina, el estilo "a la española" que se le echó a la aventura y la ayuda de la Virgen de Loreto. Aquello físico y ésto psíquico, hicieron que los "regalos" llegaran a tierra española sin novedad "desde donde estaban y como estaban". ■



MENOS HOMBRES - MATERIAL MODERNO

Por Gonzalo Cerezo

REVISTA ESPAÑOLA DE DEFENSA — Año 1 - Nº 3 - 1988

Los gastos para la defensa, en España ¿son proporcionados al rango de nuestra nación en cuanto a desarrollo y dimensiones económicas?

Esta es una de las muchas preguntas que se responden en este artículo, con cifras concretas y referencias de derecho comparado.

Se define la nueva filosofía para la modernización de las fuerzas armadas, de acuerdo con el título de la cabecera y se nos describe la política presupuestaria española y la financiación de los créditos para la defensa.

Procura el autor plantear, en todo momento, los datos comparativos ateniéndose a diferentes considerandos, con el fin de asegurar la objetividad que preside todo el trabajo.

Estudia la crisis que afecta a las dotaciones presupuestarias para la Defensa, que viene agravada por la necesidad de modernizar las industrias españolas e incrementar enormemente la Investigación y Desarrollo.

Las recomendaciones que hace el autor para la reestructuración del sector y la intensificación del progreso tecnológico, podrán parecer ambiciosas, pero, posiblemente sean indispensables para aumentar las exportaciones que sería, en definitiva, la verdadera solución a los problemas.

LA NUEVA GENERACION DE EQUIPOS DE NAVEGACION AEREA

Por Bill Sweetman y Mark Hewish

REVISTA INTERNACIONAL DE DEFENSA — AÑO XXI — Nº 1 — 1988

Es éste un artículo descriptivo de los nuevos sistemas de navegación, en proyecto.

Comienza con los sistemas de navegación por inercia (SNI), que han substituido el girómetro mecánico por el giroláser, del que se ponen de manifiesto las grandes ventajas y los pequeños inconvenientes, así como la actitud adoptada al respecto por Suecia, USA y Gran Bretaña.

El siguiente equipo que se examina es el "Sistema de Posición Global" (GPS), que nos dará la situación exacta del vehículo, por medio de 18 satélites operativos en 1991.

Se estudia, también, la posibilidad de integración de los SNI con el GPS.

Por último se nos describe el Sistema de Navegación por Referencia al Terreno (TRN) sobre el cual —hasta ahora— solo se ha pronunciado a favor el Ministerio de Defensa británico y se relacionan las ofertas de British Aerospace con su "Terprom"; la GEC con el "Spartan" y Ferranti con el "Penetrate". Los Estados Unidos, por su parte, van a evaluar estos sistemas, así como el "SITAN" de los Laboratorios Sandia.

ESTADOS DE ALARMA, EXCEPCION Y SITIO

Por José Ramón Onega López - Inspector General de Servicios.

BOLETIN DE INFORMACION DEL CESEDEN — Nº 207 - Febrero 1988

Recoge el Boletín de Información del CESEDEN, íntegramente la conferencia pronunciada en su sede por el Director General de Servicios, sobre los Estados de Alarma, Excepción y Sitio en nuestra legislación vigente.

Comenzó la disertación con un resumen histórico de la normativa específica y, a continuación, se hizo las tres preguntas clave, a las que habría de responder con detalle en su discurso, y que son las siguientes:

- 1ª. ¿Quién decide la declaración de estas situaciones?
- 2ª. ¿Cuál es su alcance?
- 3ª. ¿Cuál es su sistema de control?

Hace la observación de que, nuestra Constitución no habla de "Estado de Guerra", únicamente utiliza la expresión "en tiempos de guerra", en su Artículo 15. Este punto seguramente exigirá alguna modificación, tras nuestro ingreso en la Comunidad Económica Europea y en la OTAN.

La conferencia, en su conjunto, es más que estimable y, desde un punto de vista castrense, de excepcional interés en cuanto atañe al "Estado de Sitio", en el cual, interviene la autoridad militar.

Por R.S.P.

US/NATO - DEFENCE COOPERATION

Por Mervin Leibstone

MILITARY TECHNOLOGY — VOL XII — Issue 4 - 1988.

Es norma inveterada en Leibstone el no limitarse a transcribir en sus artículos una relación de los muchos datos que recopila sobre cada asunto que trata. Además de esto, analiza y contrapone las diferentes interpretaciones que se hacen según las fuentes que se basan en dichos datos y él mismo expone sus deducciones tras sopesar los pros y los contras.

Así lo hace al glosar la cooperación EEUU-OTAN, que es un tema tan reiteradamente discutido que —según afirma el articulista— mientras que a unos les excita en demasía, a otros les induce al bostezo.

No regatea ejemplos que demuestran la eficacia de la cooperación, que aún será más necesaria tras el Tratado sobre las INF, ni oculta los principales obstáculos para conseguirla, entre los que destaca el déficit comercial de EE.UU. y la repugnancia a transferir tecnología a quien pudiera ser un futuro competidor.

LAS FUERZAS AEREA ESPAÑOLAS. LA ADAPTACION PARA LOS AÑOS 90.

Por Brian Wanstanl

INTERAVIA — 4 - 1988

"Replegada sobre sí, durante mucho tiempo, España ha emprendido la ruta de la modernización y elegido resueltamente Europa y la OTAN. Si apoya sus ambiciones con una financiación adecuada, puede esperar comenzar el próximo siglo con un Ejército del Aire moderno y eficaz".

Este es el único comentario que se permite Wanstanl en su artículo sobre el futuro de las fuerzas aéreas españolas.

Por lo demás, se limita a relacionar los hechos con objetividad y elude los matices políticos, aún en los momentos en los que trata el problema de las bases conjuntas, el referendium sobre la OTAN y la retirada de los F-16.

Nos informa sobre los Programas del EF-18; las esperanzas puestas por España en el ACE: el papel de las industrias españolas; el proyecto de avión de ataque al suelo EA-AX; los refuerzos en la lucha antisubmarina y la modernización del Combat Grande.

Todas estas cuestiones y algunas más, descritas de forma fría, ecuaníme e impersonal. ■