

Suboficiales

ENRIQUE CABALLERO CALDERÓN
Subteniente de Aviación
e.caballero@terra.es

◆ SUBOFICIALES CON HISTORIA

En la plataforma de estacionamiento, se encuentra para recibirlos una persona entrañable, un compañero, un amigo y un buen mecánico, el sargento Emiliano Vicente Martín que con su espesa barba y su adornado bigote, no consigue tapar la emoción que expresa su rostro; emoción al ver cómo sus compañeros habían terminado con éxito lo que tanto les había costado preparar. Nada más parar los motores se acerca a los aviones mientras se bajan los tripulantes y entre ellos los mecánicos de vuelo, los también sargentos Fermín Sánchez González y Angel Rocas Corrales, sus amigos. De aquellos tres amigos hoy sólo queda uno, el suboficial mayor Fermín, que gracias a sus relatos y a sus informaciones ha sido posible el recuerdo de un importante vuelo.

Dentro de los hechos relevantes de la Aviación Militar española, están los realizados por el personal del Ejército del Aire (EA) en los años 1981 y 1982; fueron arriesgados vuelos desde los Estados Unidos de América (EEUU) hasta el centro de nuestra querida Nación Española. Concretamente tres largos y peligrosos periplos, realizados por oficiales y suboficiales pertenecientes a las Bases Aéreas de Villanubla (Valladolid) y a la de Getafe (Madrid).

Son españoles de todas las procedencias, que con el valor y la profesionalidad que les caracteriza, se aventuraron sobre las gélidas y peligrosas aguas del

Atlántico Norte, tripulando unos vetustos veteranos de la guerra en Vietnam, los De Havilland Canadá (DHC-4 "Caribou").

Actuación relevante tuvieron los suboficiales pertenecientes al recién desaparecido Cuerpo de Especialistas, Mecánicos de Mantenimiento de Aeronaves (MMA): especialistas en motores, en electricidad, en hidráulica y en electrónica; hombres formados en las prestigiosas Escuelas de Especialistas de León y de Transmisiones de Cuatro Vientos.

Los equipos de mecánicos desplazados fueron capaces de revisar, reparar y equipar en un corto período de tiempo, a los veteranos aparatos recién adquiridos a la reserva de la USAF; tras la superación de las averías surgidas en los vuelos de prueba y que causaron aterrizajes de emergencia, cambios de cilindros y numerosas reparaciones, despertaron la sorpresa y la admiración en el mando de la Base Aérea de Dobbins (Dobbins Air Reserve Base, Georgia).

Por fin el esperado día había llegado; todos, pilotos y mecánicos estaban preparados para el largo vuelo de tres etapas: Dobbins-Westover, Saint John's - Lajes y Lajes - Getafe, las dos últimas sobrevolando el descomunal Océano; siguiendo la ruta establecida por sus compañeros del Ala 37 que el año anterior habían realizado el primero de estos vuelos. La misión "Caribou II", nombre con el que fue designada, iba a comenzar en la mañana del 15 de junio.

En la base donde se encontraban depositados los aviones, el característico ruido de los motores turbohélice que equi-

pan a los aviones Lockheed C-130 "Hércules", no conseguían acallar el cansado y bronco roncar de los Pratt & Whitney de los cinco De Havilland, la salida era inminente. Minutos más tarde, el lento pero firme rodar de los aparatos españoles en dirección a la cabecera de pista, mientras lucían con orgullo las gloriosas escarapelas del EA, anunciaban lo que sería un importante vuelo, el cual sobrepasaba con mucha diferencia el radio de acción del aparato y sus posibilidades de navegación; para subsanar esta grave deficiencia, los Caribou serían acompañados por el inmortal "Dumbo", el T-10 (C-130H) del Ala 31, que les marcaría la ruta a seguir.

La tracción de los propulsores, batían con fuerza la atmósfera, arrastrados por la potencia de sus dos motores radiales de 18 cilindros, haciendo una generosa entrega de unos 2.800 c.v. (caballos de vapor). Los frenos impedían tozudos iniciar el recorrido, haciendo que el noble aerodino humillara su morro, al igual que los nobles toros bravos durante la lidia; pero al igual que éstos, al sentirse liberado, arranca con fuerza, corriendo con vigor a lo largo de la pista, presto a dejar el abrasivo suelo y así poder entregarse a las caricias del suave aire; ya está en vuelo, ahora hacia la altura prevista, 9.000 pies (2.743 m.) y hacia el lugar de destino.

Con su lento pero seguro planear, el veterano combatiente sobrevuela, uno tras otro, ocho estados de la Unión: Georgia, North Carolina, Virginia, Maryland, Pensylvania, New Jersey y Connecticut; hasta llegar al primer destino sin novedad, el primer salto llega a su final en la Base, que tiene la Reserva de la USAF en Westover (Massachusetts), después de transcurridas cinco horas y 30 minutos de vuelo. Sólo se estaba al comienzo de la singladura pero aún así el optimismo se adueñaba del ambiente.

Pero la felicidad inicial se convierte en incertidumbre cuando la partida de la segunda etapa, la que les llevaría al Aeropuerto Internacional de Saint John's, en la Península del Labrador (Canadá), se demora varias veces a causa del mal tiempo; hasta el día 18 no se produce el esperado momento.

Otra vez en vuelo, el segundo salto de la ruta cruzaba cinco estados: Massachussets, New Hampshire y Minnesota de los EEUU y New Brunswick y Nova Scotia del Canadá; otra vez se termina con éxito, llegándose al destino, tras siete horas de vuelo.

En el campo de vuelo canadiense se encuentra el Lockheed HC-130s (Duck Butt), avión estadounidense que está preparado para el rescate de tripulaciones y que también escoltará a los cinco aparatos a lo largo de la peligrosa etapa que les llevaría a la Base Aérea de Lajes (Islas Azores-Portugal), autentico portaaviones natural, que se encuentra en medio del Atlántico Norte. La incorporación de este aparato obedecía a la necesidad de cubrir las posibles emergencias; dentro de éstas se planteaba la posibilidad de que uno de los aparatos tuviera que amerizar, bien por avería en los motores o por el agotamiento del combustible, para subsanar este último contratiempo los aviones iban equipados con dos depósitos de combustible auxiliares en su interior, con 540 galones de gasolina (2.044 lts.) cada uno; el combustible se trasvasaba con dos bombas eléctricas y una manual de emergencia, operadas por el mecánico de vuelo.

Además, como es sabido por todos los que han trabajado en los Caribou, sus motores tenían un importante consumo de aceite (más de 4 lts. de media, por hora de vuelo), por ello para afrontar este problema en el interior del avión se había instalado un depósito auxiliar de aceite de 100 lts. para comple-



mentar los dos de 82 que llevaba instalados. El trasvase se realizaba mediante una bomba manual que accionaba el mecánico y cuando se encendía la luz de baja presión, maniobra que era muy estresante.

Tras solucionar un problema técnico de última hora en uno de los aviones, la patrulla que constituía la "Operación Caribou II" despegaba sobre las 12:00, hora local, del día 19, en el aire se encontraban ya los Hércules que les acompañarían durante la larga y peligrosa etapa, el HC-130s los tenía que sobrevolar en círculos para no perderlos de vista y el T-10 español, situado en una ruta superior en altura a todos, les daba la información necesaria para la navegación. Aquel dispar y coordinado grupo llegaba, después de nueve heladas horas de vuelo pues no se podía hacer uso de la calefacción, a las inmediaciones de la Isla portuguesa, encontrándose con un importante frente de nubes bajas que les dificultaba sobremanera el aterrizaje, pero la pericia de los expertos pilotos y la buena preparación de los mecánicos, lo hicieron posible, y

todos tomaron tierra sin novedad. Allí en las pistas de Lajes, les esperaba el Fokker F-27 "Maritime" (D.2) del EA, avión perteneciente al 802 Escuadrón del SAR (Servicio de Búsqueda y Salvamento), con sede en la isla española de Gran Canaria.

Después de un día de descanso y una vez despedido cálidamente el avión de la USAF, se continúa con la operación. La patrulla inicia la marcha el día 21, esta vez hacia territorio español y acompañados por sus dos compatriotas, el T-10 y el D.2; este último asumiría la importante misión de rescate que hasta allí había desempeñado el HC-130s estadounidense.

Después de seis largas horas de vuelo, los tripulantes divisan en el horizonte, algo que les hace sentir la cercanía de sus casas, el conocido monumento al Sagrado Corazón de Jesús, centro geográfico de España y destino, junto con la Virgen de Loreto, de numerosas oraciones, efectuadas durante el difícil viaje, por aquellos valientes tripulantes del Ala 35. Ésta vez el viejo Caribou, no se dirigía a ninguna guerra,

aunque su fuselaje seguía lastreado con un pesado bloque de cemento en el suelo (1.000 kg), que le servía de blindaje.

El desgarrado aeroplano posaba suavemente sus rechonchas ruedas en la veterana pista de la Base Aérea de Getafe, poniendo un final feliz a un largo y peligroso viaje de casi 8.000 kms. que recorrió durante más de veintiocho horas de vuelo y en seis días.

Este relato forma parte de la historia general del EA y por supuesto del personal de aquellos que la hicieron posible. Por ello quiero resaltar que he tenido el placer de escribirla como homenaje a todos los que ya no están entre nosotros en general, y en particular al del subteniente que nos dejó en el mes de diciembre último. Aquel joven sargento que emocionado esperaba la llegada de sus compañeros, un experto mecánico que acumularía unas de 11.000 horas de vuelo en los diferentes aviones que han formado parte de la historia del transporte en el EA.

Su currículum profesional es de los que no pasan desaperci-

bidos: mecánico de vuelo del Caribou, en el que hizo más de 1.000 horas de vuelo en año y medio; estuvo entre los elegidos para hacer el curso de mecánicos del CASA 212 "Aviocar", en la empresa fabricante (Construcciones Aeronáuticas S.A., en 1977); fue de los pocos que recibió el curso de CN-235 "Nurtanio" en la misma empresa; participó en casi todas las misiones internacionales que intervinieron el EA: en Guinea, en Namibia, en la Liberación de Kuwait (Guerra del Golfo), en Albania, en Kenia, en Ruanda, etc. y fue un ejemplo más, de aquellas generaciones que dedicaban y dedican su vida a engrandecer las alas de nuestro ejército, sacrificando su vida privada y a los que forman parte de ella, todo por un noble objetivo, cumplir con lo que habían jurado.

Treinta y seis años de dedicación al Ejército del Aire, de trabajo, de entrega y de compañerismo, una larga y longeva carrera que fue cercenada por la enfermedad, dejando un gran vacío a todos los que tuvieron la suerte de conocerlo.