

# Recuerdos del "viejo" Grumman

*- "Disis Pato forifor -  
Guan Albatros aprochinyu from LST..."*

JESUS MARIA FERNANDEZ DE GOROSTIZA YSBERT  
Comandante de Aviación

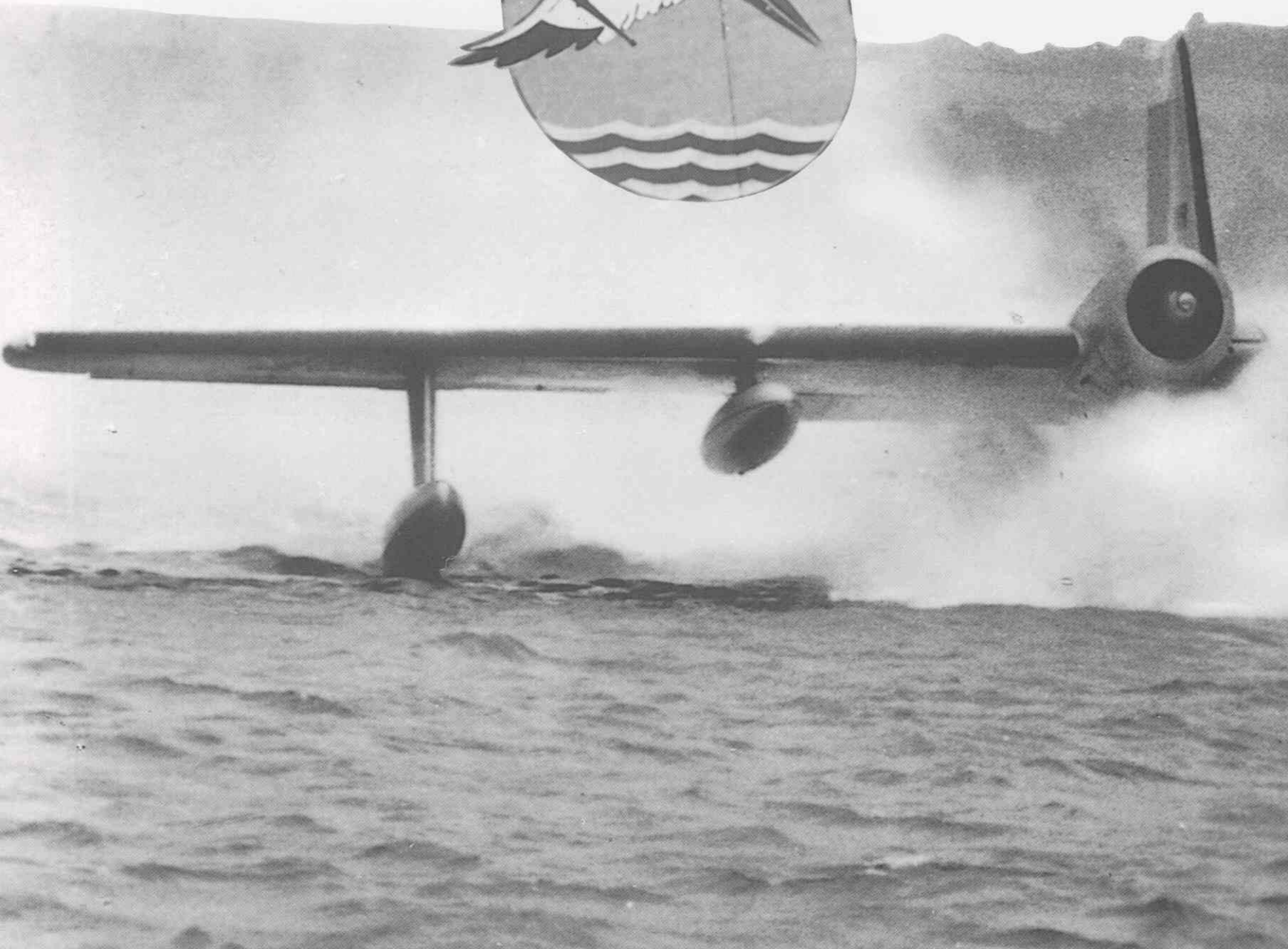
**C**UANTAS veces habrá salido al "eter",  
una frase como esta?

Era la época en que un equipo de hombres,  
casi siempre bien avenidos y siempre con  
una entrega ejemplar se subían "al anda-  
mio" para salvar náufragos, buscar subma-  
rinos, ejercitarse en el conocimiento de sus  
misiones ó seguir la mancha que dejó un  
petrolero averiado... y otras cosas.



Este equipo con sus pilotos, su Tacco  
"oficial de la Armada", su mecánico, "ra-  
dio-julie", radarista y "armero", hacían  
sencillo lo más difícil "LA COOPERA-  
CION" y el "TRABAJO EN EQUIPO".

En este trabajo, durante muchas horas, en  
las que había incluso que "comer ó cenar a  
bordo", el avión se convertía un poco en la  
prolongación de "nuestra casa". Y ese  
avión era el Grumman Albatros.





En esta unidad los pilotos aprendían a “caer a babor” y los marinos a “virar a la izquierda”. Era el ala 22. Y ahí fuí a parar.

Para un Teniente de principio de los setenta, fué una gran suerte ir a volar a una unidad “todo tiempo”, con un avión con buenos equipos para el vuelo instrumental (TACAN, VOR, 2 ADF,s, etc.) y de radio (VHF, UHF y HF) y en la que volaba por encima de las 300 horas al año.

Era el Grumman, un avión que nos hizo pilotos a muchos y que desde luego, para su época, estaba bien instrumentado.

Luego, en condiciones de engelamiento, era otra cosa. Todo su hermoso cuerpo se llenaba de hielo, y eso pesaba mucho para sus “ruidosos” motores.

Pero desde luego, tenía buenos instrumentos y todo lo necesario para volar de día y de noche en cualquier tiempo.

En el manual del Avión se contemplaba hasta el vuelo en épocas de nieve, que desde luego en Jerez no hubo que practicar.

Era majestuoso en su vuelo y a pesar de sus 15.000 kilos se manejaba bastante bien.

Ahí está como prueba esa curiosa “hoja de trébol”. Era una maniobra para detección de submarinos con el MAD (detector de anomalías magnéticas) que consistía en pasar por el lugar donde se suponía estaba el submarino sumergido, a una altura sobre el



agua de 100/150 FT y subir a 500 FT virando con una inclinación de 45°/60°, para volver a pasar por el mismo punto con una altura de 100/150 FT y un rumbo de 270° de diferencia con el de la primera pasada. ¡Hubo quien consiguió más de 14 contactos seguidos con el submarino!

Los “Grumman Albatros”, que tuvimos en servicio en el Ala 22, eran de dos tipos “el Americano” y el “Noruego”, cuya diferencia principal era que éste último tenía unos motores más potentes, con posibilidad de sacarle más prestaciones en altura a través de un Compresor y sobre todo eran aún







ruidosos. Pero el vuelo resultaba exactamente igual en uno que en otro, excepto "personalidades".

Recuerdo el "12" que subía claramente menos que los otros, o el "2" (también conocido como el "sordo mudo") que, sin que nunca se supiera el por qué, nos dejó en más de una ocasión sin emitir ni recibir en ninguna frecuencia.

Pero el Grumman era todo un avión de guerra, con el que se hacía tiro de bombas, minas, torpedos y cohetes.

Dada su poca velocidad, el tiro de cohetes, era singular y espectacular. Se hacía un tráfico a 2.000 FT y encima del blanco se efectuaba un picado impresionante para coger los 200 Kts y a 800/600 FT de altura se disparaba. Como tenía tanta inercia, el 2º piloto iba cantando la altura y si a 800 FT, no había tirado el 1º piloto, sin dudarlo más, se recogía el picado, saliendo siempre 300/400 FT por debajo de lo previsto.

Tenía otra peculiaridad, cuando se volaba a alturas medias y bajas, la forma de "barco" que te-

nían el puro y los flotadores, le daban sustentación añadida, y sin embargo al volar por encima de los 6.000 FT, al ser menor la densidad del aire, esta sustentación adicional desaparecía y esa forma particular, hacía el efecto contrario, con lo cual el avión a 8.000 ó 10.000 FT, se hacía un poco "mueble".

En conjunto era un avión que se hacía querer. Ahí están los "Robus", "Leiviña", "Julio el Viejo", "Colacho", "Rivi", "Diana", "Torres", etc., que se subían con los bisoños tenientes tan a gusto, que casi todos han pasado las 10.000 horas de vuelo como mecánicos, radios, armeros ó radaristas.

Sustos hubo algunos. Aún recuerdo a alguno de la tripulación bajarse del avión y darle un beso emocionado al suelo.

Accidentes, pocos. Solo tres, pero, eso sí, con la tripulación entera desaparecida. Solo se salvó en uno de ellos el entonces T.N

Mac-Kinlay, que salió despedido en el impacto del avión con el

agua y fué rescatado con vida, aunque bastante roto.

Pero el merecido homenaje a los que se nos fueron, no debe enpañar el entrañable recuerdo de este gran amigo que fue el Grumman.

Los que lo volamos, lo recordamos como un avión que nos enseñó mucho, y que a la hora de la verdad nos hacía sentir orgullosos. Eso sí, todos acabamos (unos más y otros menos) algo sordos de esos ruidosos despegues que hacía sentir "conquilleo" en el tímpano.

La llegada del P-3 lo dejó un poco de lado y como todo lo que se quiere, con pena lo vimos hacerse viejo y llegó la hora de su Jubilación. Después de volar 27.528 horas en el ALA 22, en el verano de 1.978 lo entregamos, con lágrimas en los ojos, en la Maestranza Aérea de Sevilla para su desguace ■

