

El Hércules con el Plus Ultra

FRANCISCO JAVIER FRIAS PARDO
Comandante de Aviación

En el Ala 31 sabíamos que este año se celebraba el 75º aniversario del vuelo del "Plus Ultra" a Buenos Aires, lo que no sabíamos es que íbamos a tener el enorme privilegio de poder realizar ese vuelo junto con nuestros compañeros del 43 Grupo.

NACE LA MISIÓN

Tras las primeras noticias de que un Canadair CL-215T (más conocido como "Apaga fuegos") había sido elegido para conmemorar el Aniversario y realizar un vuelo similar al hecho en su día por el "Plus Ultra", se esperaba que un avión de transporte fuera designado para apoyarle durante el viaje. Nosotros en el Ala 31 teníamos pocas esperanzas, pues, como siempre, ya había varias misiones programadas en esas fechas que dejaban pocas opciones para que un avión y una tripulación hicieran un vuelo de tres semanas de duración. Además de que la actual dinámica de la unidad de realizar vuelos en el menor tiempo posible, limitándose al máximo el tiempo de descanso, hacía poco probable que nos asignaran un vuelo como el que nos ocupa.

De repente ocurrió lo inesperado, cinco días antes de iniciarse el vuelo nos llegó la orden por la que fuimos designados para realizar el apoyo al vuelo del "Apaga fuegos". Teníamos dos misiones en ese vuelo: cobertura SAR en los tramos sobre el Atlántico y transporte de personal y material del 43 Grupo.

Después de esto nos pusimos manos a la obra; primero, con la lógica expectación, el nombramiento de la tripulación, lo que nos permitió a unos cuantos convertirnos en los elegidos para realizar un vuelo realmente memorable. Lo siguiente fue preparar el avión y el viaje, para lo cual tenemos cierta práctica en hacerlo en poco tiempo que es lo habitual. Pero, por supuesto, lo que más nos llamó la atención de este viaje fue el componente histórico del vuelo, rápidamente consultamos la Historia de la Aeronáutica para repasar por dónde fue y qué hizo el famoso vuelo del "Plus Ultra".

EL INICIO

Cuando se está preparado un viaje siempre suele surgir algún problema, esta vez fue que no había combustible para repostar en la isla de Fernan-

Foto: José Aragón

Aeropuerto de Sal
(Cabo Verde).



do de Noronha en Brasil, lo cual no era un problema para nosotros pero sí para el "Apaga fuegos" pues tenía que tomar y repostar allí por fuerza. Comenzaron a plantearse las posibles soluciones entre las cuales se propuso que lleváramos bidones de combustible, esto se desestimó por los problemas para su aerotransporte. Al final se encontró una solución mejor, que fue, preparar una manguera con dos bocas para transferir combustible en el suelo del "Hércules" al "Apaga fuegos" si fuera necesario.

Resueltos los pequeños problemas el día 30 de enero de 2001 comenzamos el vuelo. Despegamos con rumbo a Torrejón donde recogimos al personal y material del 43 Grupo y proseguimos el vuelo a Las Palmas de Gran Canaria. Allí nos encontraríamos con nuestra tripulación homóloga del nuevo "Plus Ultra" con la que íbamos a compartir un largo vuelo.

En Las Palmas nos dimos cuenta de que la tripulación "Plus Ultra" del "Apaga fuegos" tenía una agenda muy apretada de visitas y actos protocolarios durante todo el viaje, en algunos de los cuales estábamos incluidos nosotros. Así pues, asumimos que nosotros estaríamos en un segundo plano en toda esa serie de acontecimientos, por lo que no nos quedó otro remedio que bautizarnos como tripulación "Ultra Plus", para distinguirnos unos de otros, porque todos no podíamos ser iguales.

MISIÓN SAR

Esta misión consistía en dar cobertura SAR al "Apaga fuegos" haciéndole un seguimiento durante los vuelos sobre el Atlántico, concretamente entre Gran Canaria, Islas de Cabo Verde e Isla de Fernando de Noronha (Brasil); para lo cual llevábamos una cadena de balsas lanzables aparte del equipo propio del avión. Quiero comentar que este tipo de misión ya había sido realizado por ambas unidades, el Ala 31 y el 43 Grupo, en el año 1992 cuando se acompañó a los "Apaga fuegos" que fueron modernizados en Canadá para darles también cobertura en el salto del Atlántico Norte, aunque en aquella ocasión el clima y los países visitados nada tenían que ver con los de ésta.

En un hueco en la apretada agenda de la tripulación "Plus Ultra" pudimos reunirnos con ellos y concretar al plan que íbamos a seguir para realizar la cobertura. Determinamos los horarios, los puntos de reunión en el Atlántico y el plan de comunicaciones radio.

Al día siguiente iniciamos el salto de Gran Canaria a la isla de Sal (Cabo Verde). Nosotros despegábamos una hora después que ellos para reunirnos en el tramo intermedio del vuelo y acompañarles hasta una hora antes del destino. Esto nos permitía mantener contacto radio en VHF prácticamente durante la mayor parte del salto.



Foto José Aragón



Foto José Aragón



Foto José Aragón

Tripulación del Hércules, nuestro apoyo siempre

La principal preocupación en este tramo era la reunión con ellos, pues solamente contábamos con las posiciones GPS de los equipos de cada avión para lograrla. El radar del "Hércules" modernizado no tiene capacidad para localizar un avión ya que la información procesada que presenta elimina ese tipo de ecos. Tampoco teníamos posibilidad de utilizar el Tacan aire-aire, pues ellos no lo montaban; ni marcación por radio (Direction Finder) pues el "Hércules" modernizado no cuenta con ese equipo. No nos quedaba otro remedio que reunirnos utilizando las posiciones GPS y así fue. Por fin cuando estábamos a cinco millas tuvimos contacto visual, fue una gran alegría encontrarnos en medio del Atlántico y también descubrir que con la precisión de los modernos equipos de navegación no hacía falta ningún otro equipo adicional para reunirnos.



El encuentro de la tripulación con el Plus Ultra en Luján (Argentina).

El siguiente salto, entre las islas de Cabo Verde y la isla de Fernando de Noronha en Brasil, era el más largo y el más complicado ya que había que atravesar el frente intertropical que siempre tiene más o menos actividad, lo cual era un problema para un avión sin radar meteorológico como el "Apaga fuegos". Esto nos hizo demorar la salida un día, debido a la actividad del frente.

Al día siguiente estaba algo mejor la meteorología y decidimos salir. Utilizamos el mismo plan que en el salto anterior y nos reunimos en el tramo intermedio del vuelo. Toda la primera mitad del vuelo fue perfecta, pero a partir de ahí empezamos a acercarnos al frente intertropical y cada vez había más nubosidad. Nosotros nos adelantamos para encontrar la mejor zona de paso, pero como no había ninguna zona despejada, decidimos esperarlos allí para atravesar juntos. Más tarde nos reunimos de nuevo y empezamos a adentrarnos en el "dichoso" frente. Para mantenernos próximos íbamos 2000 pies más altos que ellos y a una velocidad de 140 Kts; en

esas condiciones, con nuestro radar veíamos los núcleos nubosos activos y les íbamos dando rumbos para que nos siguieran y los evitaran. Más o menos hicimos de "avión lazarillo", lo que resultó bastante bien para nuestros compañeros de la tripulación "Plus Ultra", pues atravesamos todo el frente sin apenas "pinchar" nubes activas.

Continuamos el vuelo y llegamos al Ecuador, donde hicimos un pequeño brindis, ya que había varios en la tripulación que no lo habían cruzado nunca. Proseguimos a través del nuevo hemisferio, donde por otra parte y como corresponde por las fechas en que ocurrió, pasamos del crudo invierno boreal al caluroso verano austral. Por consiguiente, el tiempo iba mejorando y llegó la hora de separarnos; nosotros proseguimos hacia Recife (Brasil) y ellos hacia Fernando de Noronha. Nuestro aterrizaje aquí no hizo falta ya que se consiguió combustible para repostar allí al "Apaga fuegos".

MISIÓN DE TRANSPORTE

Concluida la misión SAR, ya en Brasil, continuamos con la misión de transporte, más habitual para nosotros, pero esta vez por unos países de los que raras veces tenemos la oportunidad de disfrutar. Así, en un día libre pudimos disfrutar de la animada playa de Recife, donde no pasaban dos minutos sin que viniera alguien ofreciéndote todo tipo de cosas, desde la variada artesanía local hasta las más exóticas bebidas brasileñas.

El vuelo de Recife a Río de Janeiro fue muy agradable y pudimos darnos cuenta de la inmensidad de un país como Brasil. Ya en Río nos encontramos con la Comisión del 75º Aniversario presidida por el General Sánchez Méndez y con el equipo de TVE. A partir de ahí teníamos preparado un programa de actos para celebrar el acontecimiento que no voy a relatar porque no son objeto de este artículo, solamente mencionar la excelente acogida dispensada, tanto del personal diplomático español como de los representantes de la Fuerza Aérea brasileña.

El siguiente vuelo fue entre Río y Montevideo (Uruguay), en el que volvimos a hablar en castellano con los controles de Uruguay, lo que resultó muy agradable al estar a 10.000 Kms. de España. Sin embargo, en ese tramo el avión se quejó un poco, nos falló un generador.

La llegada a Montevideo del "Apaga fuegos" fue apoteósica, nosotros habíamos llegado como una hora antes y participamos en la ceremonia de recibimiento que, desde luego, fue la más memorable de todo el viaje. Además el relator uruguayo bautizó con un nuevo nombre al "Apaga fuegos", nombre que se nos quedó grabado y empleamos a partir de ahí, lo llamó "bote volador". También el apoyo que se nos prestó para reparar el generador fue inmejorable, rápidamente nos consiguieron la pieza que necesitábamos para proseguir el viaje.

Solo quedaba la última etapa para llegar a Buenos Aires, lo mismo que lo hiciera el comandante Ramón Franco 75 años atrás. Para preparar la llegada del "bote volador" nosotros salimos un día antes que ellos y llegamos a la Base Aérea del Palomar el 9 de febrero de 2001. Así pues, al día siguiente aterrizó el "Plus Ultra" en el Aeroparque de Buenos Aires, realizándose un recibimiento muy emotivo.

Los siguientes días en Argentina continuamos con los actos

conmemorativos de los que solamente quiero destacar: la ofrenda floral en la Costanera Sur al Monumento al "Plus Ultra", y la visita al museo de Luján donde nos encontramos con el "Plus Ultra" original. Fue extraordinario poder ver el avión, incluso pudimos subirnos y sentarnos en la cabina; en ese momento retrocedimos 75 años y nos imaginábamos cómo esa tripulación hizo la travesía que ahora acabábamos de hacer nosotros.

Próximos al fin de nuestra estancia en Argentina, comenzaron las despedidas, se marchó la comisión del 75º Aniversario y nosotros nos despedíamos de nuestros compañeros de los "Hércules" argentinos



El Hércules "vigila" al Plus Ultra II.

en una cena. También nos despedimos de nuestro agregado coronel Sánchez Alcaide y del agregado militar teniente coronel García de las Hijas, que nos hicieron muy agradable y familiar nuestro paso por Argentina.

LA VUELTA

Terminadas las despedidas nos quedaba la vuelta a casa; porque, a diferencia del "Plus Ultra", nosotros teníamos que volver con los aviones a España. El recorrido fue prácticamente igual pero a la inversa,

continuamos disfrutando de los países de América del Sur, luego Cabo Verde, Gran Canaria, Torrejón y Zaragoza, donde llegamos el 20 de febrero de 2001.

Sólo me queda recordar a mi tripulación, compuesta por los capitanes Raimundo y Sánchez Delgado, el teniente Vaquero, los brigadas Aragón y Duque, y los sargentos primeros Blas y Bustos. Todos con su entusiasmo contribuyeron a que el vuelo fuera un éxito en todos los aspectos. Lo que ahora deseamos es que se puedan repetir este tipo de vuelos para que otros comprueben la satisfacción que producen.



Una cálida recepción. El Plus Ultra II regresó a Torrejón.