

CRUZANDO EL ATLANTICO "A PISTON"

FRANCISCO NÚÑEZ ARCOS
Bgd. de Aviación (MMA)
Fotos del autor

RUMBO A MONTREAL, VIA LAJES.

PRIMERA hora de la mañana; en la Base Aérea de Torrejón hay una intensa actividad: dos Hércules del Ala 31 en el aparcamiento habitual de la BRIPAC; uno de ellos cargando material y personal con destino a Namibia, en su estafeta regular a éste país africano; el otro, el que va a ser objeto de nuestra reseña, hacia lo propio con las tripulaciones del 43 Grupo rumbo a Canadá: su destino final, DORVAL-MONTREAL, lugar en el que la casa CANADAIR tiene ubicada su factoría en la que fabrica el UD-13, nuestro conocido "apagafuegos".

Tras el embarque del personal y el repuesto necesario se efectúa el despegue y el primer trayecto, el más corto de todo el viaje, se hace sin contratiempo alguno. Durante el vuelo, el personal del 43 Grupo se dedica a leer, o simplemente a descansar dormitando en las literas que para tal fin habíamos instalado en el Hércules. Cuatro horas después tomábamos tierra en la Isla Terceira de las Azores, en Laje. Tras pernoctar en éste bonito lugar portugués, a la salida del sol del día siguiente, el "salto del charco", para nueve horas más tarde aterrizar en el aeropuerto de Dorval-Montreal. Durante ésta parte, la tónica del viaje para el pasaje es la misma; seguramente piensan en la vuelta y acumulan descanso y relajación cuando pueden hacerlo. Una vez en Dorval y tras dejar todo el personal y la carga en éste aeropuerto, el avión T-10, con tripulación mínima, es trasladado en cortísimo vuelo al cercano Cartierville, para quedar allí estacionado hasta la salida de vuelta a casa.



Tripulaciones del 43 Grupo y Ala 31 desplazadas a Canadá.



Acumulando descanso para el viaje de vuelta.



Escala en Azores.

noticiario noticiario noticiario

MONTREAL-ST. JOHN'S: ALGUNOS CONTRATIEMPOS CON EL 23.

Solventados algunos problemas de tipo burocrático que retrasaron la salida prevista, —circunstancia que, dicho sea de paso, nos permitió hacer un poco de turismo por Canadá, donde, aprovechando su "verano indio", pudimos visitar aparte de Montreal, la capital, Ottawa y las incomparables ("increíbles", según ellos) cataratas del Niágara—, al amanecer del día "D" iniciaron su rodaje los UD-13 matriculados 21, 22 y 23; los dos primeros despegaron sin novedad, pero el 23 abortó el suyo en la carrera, al tener un fallo de potencia en los dos motores; efectuadas las

en Terranova, donde ya habían llegado los otros dos aviones del Grupo y el Hércules.

APOYADOS EN TODO MOMENTO POR EL HERCULES Y LA TRIPULACION DEL ALA 31.

El planteamiento de la misión de apoyo al UD-13 se había efectuado en el Ala 31 en base a unas premisas concretas: apoyar con la navegación propia la llevada por ellos con la instrumentación habitual y los OMEGAS instalados para el "gran salto" y encontrarse siempre muy cerca de los "Focas", dispuestos a realizar el salvamento SAR en caso de amaraje por emergencia. Para éste posible salvamento, los supervisores de carga

darse en Canadá. Aproximadamente una hora después de que hubiesen despegado el 21 y el 22, lo haría el "Dumbo"; los primeros tenían prevista una velocidad de crucero próxima a 140 nudos de TAS, que irían ajustando según las necesidades o circunstancias de cada momento, en las que la obtención de un régimen de consumo mínimo era prioritario; el T-10 efectuaría, tras su despegue, un primer tramo a 290 nudos de TAS hasta el momento de alcanzar a la formación de "Focas"; a partir de su avistamiento diez niveles más abajo, se redujo la velocidad a 200 nudos, con una IAS de 150, que consiguió con una posición de flaps 20% abajo. Como a pesar de la reducción de velocidad, la obtenida era más alta que la de los "apagafuegos", el T-10 efectuaba trayectos de ida y vuelta: una vez rebasada la formación cambiaba su rumbo 180°, dirigiéndose a su encuentro; tras cruzarse continuaba unos minutos más con el mismo rumbo y de nuevo volvía al anterior hasta rebasarlos... así las veces necesarias para que siempre estuvieran próximos, por si fuera necesario algún tipo de ayuda. En cualquier caso, el permanente contacto por radio daba a todos una gran tranquilidad.

CÁLIDO RECIBIMIENTO EN TORREJÓN

En la parte final del tramo Lajes-Torrejón, ya sobre Portugal, punto Espichel, el T-10 "abandonó" a los UD-13, poniendo rumbo a CPL. Ya en Torrejón y mientras descargaba los motores y el resto del material aerotransportado, los UD-13 continuaban su viaje, ya sobre parajes conocidos, aterrizando al atardecer, cuando el Dumbo iniciaba su proceso de puesta en marcha para dirigirse, por fin a Zaragoza, su base, en la tarde noche de un sábado, doce días después de su salida del mismo punto, el aparcamiento del Ala 31. Un reducido grupo de familiares, amigos y compañeros de las tripulaciones del 43 Grupo esperaban en Torrejón la llegada de los nuevos aviones. Cuando ésta pequeña reseña del viaje salga a la luz, seguramente ya estarán en España otros aviones Canadair para el Grupo, pero hasta el momento, los matriculados 21 y 22 son los últimos aviones que han cruzado el Atlántico "a pistón", naturalmente con la tranquilidad



Llegando a Torrejón.

pruebas pertinentes se comprobó que en la prueba de "presión de campo" el motor izquierdo daba indicaciones "fuera de límites" y las RPM del motor derecho oscilaban anormalmente; así el avión volvió al aparcamiento, mientras el 21 y el 22 continuaban hacia St. John's. Canadair trabajó de forma exhaustiva en el avión averiado, cambiando el distribuidor izquierdo, las 18 bujías traseras, los instrumentos de RPM, BMEP y MAP del motor izquierdo y el de RPM del motor derecho. Posteriormente el avión y su tripulación —capitanes Cosmén, Otón e Iglesia, y el sgt. Ovejas— volarían hacia el punto más oriental de Canadá,

del T-10 habían instalado en la rampa, listas para su lanzamiento, cadenas lanzables francesas y americanas con sus correspondientes Kits. EL contacto radio estaba previsto que fuera permanente; no se había dejado nada a la improvisación, todas las posibilidades habían sido estudiadas en el briefing previo, como es norma de las tripulaciones del Ala 31 para todas las misiones.

ST. JOHN'S-LAJES-TORREJON A 140 NUDOS DE TAS.

Un nuevo problema en el 23, ésta vez la no retracción del tren de morro, obligó a éste y su tripulación a que-

noticario noticario noticario



Cálido recibimiento.



Al atardecer, ya en casa.

y seguridad que les ha proporcionado el hecho de estar apoyados por el T-10 y la tripulación del Ala 31. La compenetración entre las tripulaciones de las dos Unidades implicadas en la misión ha sido total, el grado de convivencia puede definirse como excelente, como el de compañeros de profesión que buscan el cumplimiento de la misión encomendada sin ningún tipo de complicaciones, con éxito total. No podemos terminar sin hacer una cita, muy merecida por cierto, a la inestimable colaboración de "VIGIA", en escucha permanente mientras los aviones estaban en vuelo, incluso desde tierra. Nuestro contacto con España es, en éstos vuelos al extranjero, transoceánicos o no, total; a través de éste medio se intercambian constantemente, cada hora, las novedades que se pueden producir en uno u otro sentido, ó en su defecto la ausencia de ellas. Es de vital importancia para nosotros éste cordón umbilical con nuestro país, con la Unidad, incluso si fuera necesario con nuestras familias. Desde aquí, modestamente, expresamos nuestra gratitud y reconocimiento por la labor que desarrollan. ■