

ASÍ ME VE EL RESCATADO.



# Historia(s) de *un molinillo*

**JOSÉ ENRIQUE RODRÍGUEZ GONZÁLEZ**  
*Coronel de Aviación*  
*Fotos Ala 48*

**P**uaffff...al fin, hangar, dulce hangar. ¡Caray qué día! Ya no está uno para muchos trotes y estos aires cada vez me sientan peor. Los años no perdonan.

Quien me iba a decir a mí, cuando nací allá por los principios de los años 80 en Marignane, cerca de Marsella, que algún día daría con mis engranajes en este sitio, cubierto de polvo, con agujetas hasta en las luces de posición y durmiendo en un hangar transportable, que, la verdad, no

está tan mal...pero donde esté el mío de Cuatro Vientos, con su calefacción en invierno, sus suelos brillantes, tomas de corriente, compresor, varias grúas, y sobre todo sin este maldito polvo que se te mete hasta en la junta mejor sellada. Claro que comparado con dormir a la intemperie sobre una plancha de acero que en verano estaba a 50 grados y en invierno a 17 bajo cero con unas funditas de nada y el rotor atado con cuerdas, esto es el paraíso.



DE FERIA.

No sé si a mis tripulantes les pasa lo mismo, pero después de un día ajetreado, acabando a las tantas, y agotado hasta la extenuación, piensas que te vas a quedar frito en cuanto te cierren el último registro en la post-vuelo. Pero no, antes de dormir tienes que digerir toda la adrenalina que has ido acumulando a lo largo del día y que no te deja entregarte al sueño. Y es en estas ocasiones cuando me siento más satisfecho, y mientras me voy relajando me invade la satisfacción de haber conseguido otra vez lo que pensaba que no seríamos capaces de hacer. Además hemos contribuido a salvar otra vida, y van...

## LOS INICIOS

Recuerdo cuando llegué por primera vez a mi base de Cuatro Vientos,



pintado de blanco brillante, con una franja amarilla en el cono de cola y con las letras SAR en el mismo color en las puertas de la cabina de carga. La verdad es que por una parte me decepcionó un poco. Yo esperaba una Base más grande, con ayudas a la aproximación, un montón de aviones de ala fija de los que te miran con extrañeza preguntándose: ¿Cómo puede volar ESO? Que la pista fuera corta

la primera torre de control de aquel sitio, de cuando mis antepasados los autogiros pululaban por allí.

Al llegar me enteré de que era militar, a pesar de mi pintura blanca, y que pertenecía al 803 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, por lo que cada vez que me llaman por radio se dirigen a mí como BARBO, (no sabía yo que los barbos volaran) y en mis papeles de identidad se me conoce como HD-21.

no me importaba, porque yo sólo la uso cuando me veo un poco apurado de potencia, pero que estuviera rodeada de casas, al lado, o casi en medio de Madrid, me resultó algo extraño. Me fijé que había una especie de faro con una manga de viento encima y cuando me dijeron que era la torre de control pensé que había retrocedido en la historia, o llegado al tercer mundo. Luego me enteré de que ya no se usaba y era



Hasta entonces yo era un “AS332B Súper Puma” o simplemente Súper para los amigos, nacido en Francia para los amigos, nacido en Francia hijo de la Societéé Aerospatiale y perteneciente a la segunda generación de helicópteros que nació con mi antepasado el SA330 Puma, cuyo primer prototipo voló el 15 de abril de 1965 fabricado por Sud-Aviation, ya ha llovido desde entonces y ahí siguen los tíos, dando el callo. Estoy orgulloso de mi linaje.

Bueno, a lo que íbamos, que llego a Cuatro Vientos y me encuentro aparcado al lado de otro pariente con un solo motor, el pobrecillo, pequeñajo, con solo tres palas y tren de aterrizaje fijo pero que me mira desafiante desde su ridiculez como si se creyera super-ratón, o Asterix sin su pócima, y con un hilito colgándole en el centro de la cúpula que luego me explicaron que le servía para saber que iba por derecho y sin derrapar. Por no tener, no tenía ni piloto automático, el enano se hacía llamar Alouette.

Si, si, enano pero con unos atributos como el caballo de Espartero. Alguna de sus hazañas son para quitarse el sombrero: como la del Naranjo de Bulnes donde rescató a varios montañeros con unos vientos endemoniados y las palas rozando la pared de la montaña, o metiéndose un montón de millas Atlántico adentro para sacar un pescador de un barquichuelo en medio de una tormenta. Esto también lo he hecho yo muchas veces, y me siento orgulloso de ello, pero hacerlo con un solo motor, navegando a la estima y sin capacidad para el vuelo instrumental ¡manda carallo! ...ya me salió la vena gallega.

En el hangar de al lado estaban alojados un grupo de Pumas. Perteneían al 402 Escuadrón y siempre tenía la sensación de que me miraban un poco por encima del hombro porque, claro, ellos eran VIP, o eso se creían. Los VIP eran sus pasajeros pero parecía que se daban un aire de superioridad que a mí no me ofendía pero sí que me picaba un poco.

Pero yo sabía como bajarles los humos, no tenía más que hacer rugir mis turbinas Makila 1A de 1780 caballos frente a los 1575 de su Turmo IV, o preguntarles ¿qué tal te va el radar? Je, je, solo uno de ellos lo tenía,



ANTES DE TENER HANGAR EN HERAT.

y monocromo, o, ¿qué pasa si se te va una vía del piloto automático? (sólo tienen una, y yo dos) y se ponían verdes de envidia cuando les contaba que yo me podía hacer solito un ILS en automático casi hasta el suelo sin que el torpe del piloto fuera pegándome patadas para mantenerse en el localizador. Sólo había una cosa que les envidiaba y era que los cuatro más modernos tenían aire acondicionado y eso en verano se agradecía, no por mí, que me da igual, sino por los tripulantes y pasajeros. Mi gente se bajaba con los monos chorreando sudor y los otros tan fresquitos, como quien viene de tomarse una caña.

Para mí no eran más que unos abuelitos contando viejas historias, pero no les envidiaba el trabajo; les daban bastante caña volando a todas horas, fines de semana, vacaciones. Y el tipo de vuelo: virajes suaves, ascenso y descensos sin pasar de 500 pies por minuto no vaya a ser que los pasajeros se asusten, en fin, un aburrimiento. Eso sí, los tíos no fallaban una misión. A mí me va más la marcha, y eso que he tenido algún piloto que me ha dejado doloridas todas las juntas.

Poco después de llegar yo se incorporaron al 402 dos de mis hermanos en configuración VIP, y con esos no me podía meter porque además de te-



ner todo lo que yo tenía, les habían puesto aire acondicionado y no tenían que soportar la peste de los monos sudados. Ojo, que no estoy diciendo que mis tripulantes fueran unos guarros, simplemente que me gusta más el olor a queroseno que a sudor humano.

Al final eran buenos chicos, los Pumas, y como había un par de ellos que se podían configurar como SAR, coincidíamos en algunas misiones y se portaban como se podía esperar de mi familia, como unas fieras. Al cabo



MI AUTOESTIMA POR LOS SUELOS.  
AQUÍ CON LOS ARMARIOS.



EN PLAN JOHN WAYNE.

del tiempo los transformaron a todos en versión de salvamento, les mejoraron la aviónica y se los llevaron a Mallorca, al 801 Escuadrón. A veces echo de menos el silbido de sus turbinas. Les sustituyeron por unos hermanos míos, más jóvenes, más largos y con unas turbinas un poco más potentes, las Makila 1A-1, a cambio también son un poco más pesados, esos centímetros de más vienen bien pero se notan, sobre todo en plena canícula, pesan. Ahora ya estamos to-

dos juntos encuadrados en el Ala 48. Juntos pero no demasiado revueltos.

## RECUERDOS

Una misión que compartían con nosotros los chicos del 402 era el destacamento de Coruña. Sí, Coruña, ni La Coruña, ni A Coruña, para nosotros siempre fue simplemente Coruña, aunque no sea correcto, o “correto”, como suena por allá. ¡Qué días!... y qué noches a veces.

Hasta ahora, ha sido la época más bonita, más intensa y más gratificante de mi vida. En invierno empezabas con las dudas de los relevos: ¿pasaremos o no pasaremos los Montes de León? Casi siempre se pasaba, pero ¡anda que no había dudas! Empezabas con un cosquilleo en los limpiaparabrisas y unas manchitas de hielo, luego en los parabrisas (en las zonas donde no había calefacción), a veces iba aumentando: en las manillas de las puertas, en la grúa, los “limpias” se iban cargando y

el resto de mi estructura también, alguna vibración... el torque aumenta, y la velocidad disminuye... y recordatorio del manual "le vol volontaire en conditions givrantes est interdit" o en roman paladino: "no seas majadero y no te metas en hielo"... y qué hacemos? "Yo creo que si subimos un poco salimos de nubes". "Pues yo creo que en 10 ó 15 millas ya podemos bajar". Y mientras tanto yo pasando un frío de muerte y cargando hielo. Al final pasabas... o no, y te dabas la vuelta a Salamanca a repostar y esperar un momento más propicio.

Había veces que al llegar a Coruña me daban ganas de besar el suelo. Pues bien, ya estamos aquí, despedir a los que se van, acomodarse en el hangar y a esperar a ver que pasa.

Y solía pasar algo. Si era en invierno y hacía mal tiempo, casi seguro que te llamaban para buscar algún marinero o pescador desaparecido, o evacuar a un herido de un barco en tránsito por las inmediaciones, el mariscador que se había llevado una ola, o, en verano, el windsurfista que no sabía o podía regresar a la playa. Qué buenos amigos se hicieron allí y qué ratos más tensos hasta que el operador de grúa dice "superviviente a bordo, cerramos puerta"... y los de Cruz Roja del Mar, cuando los veía desde mi altura, en la barquichuela pintada de rojo, desapareciendo entre una y otra ola, a veces parece que se hundía y no volvería a salir... era insumergible decían, ya, ya, pero yo por si acaso me mantenía ojo avizor por si le salía alguna vía de agua y teníamos que echarles un cable, en el sentido literal de la palabra.

Momentos tristes, cuando aterrizas en el pueblo de los marineros del pesquero hundido, y la gente te mira con esperanza y ansiedad, preguntándote con los ojos ¿vosotros los vais a encontrar, no? Y tú sabes que las últimas esperanzas se diluyeron hace ya horas, cuando la experiencia te dice que no existe ninguna posibilidad, pero estás dispuesto a volver al aire e insistir por si un golpe de suerte te hace avistar un chaleco o un bote salvavidas, que sabes que no vas a encontrar.

Corme, Carnota, Finisterre, las Sisargas, Torre de Hércules... nombres que evocan aquello del pescado, su precio, y el cuadro de Sorolla.



También algún nombre raro como Topoloveni: 14 tripulantes rescatados, dos fallecidos. Anja: 14 rescatados, Mitera Sotiria: 15, Casón: 7 rescatados, 24 se ahogaron al tirarse al mar asustados por el incendio y las sustancias tóxicas que transportaba... Y tantos otros que ya no recuerdo

Aquello se acabó en el año 91, en que las autoridades civiles se hicieron cargo del salvamento en la zona y nosotros sólo les apoyamos cuando no tienen suficientes medios, como por ejemplo cuando hace falta la mayor capacidad de búsqueda que tiene mi colega de ala fija: el Picio. Así se llamaba a los Aviocar CASA 212; si alguien se merecía ese mote son los que comparten hangar y escuadrón conmigo. ¡Dios mío que napias! Debieron

ser diseñados por Cyrano de Bergerac, por aquello de érase un hombre a una nariz pegado, que decía Quevedo. Su protuberancia nasal será muy práctica para alojar el radar de búsqueda, pero les da un aspecto un tanto cómico. No es que yo sea un dechado de belleza, pero si me ponen eso en el morro me niego a volar de día. En fin, es feo pero resultón y cuando trabajamos juntos hacemos un magnífico equipo.

No ha sido Coruña nuestro único lugar de trabajo, a mi escuadrón le corresponde la cobertura de casi todo el territorio peninsular, el comprendido en la Región de Información de Vuelo de Madrid, aunque cuando las cosas se ponen feas en cualquier sitio allá que nos vamos: inundaciones, incendios, transplantes de órganos, etc,



EL MONSTRUO DEVORÁNDOME.



AQUÍ DE JOVENCITO, TODO PINTADO DE BLANCO.

aunque cada vez menos, porque como en el caso de Coruña los helicópteros de otros organismos como las Comunidades Autónomas, Policía, Protección Civil, etc han venido asumiendo el trabajo que antes casi sólo nosotros podíamos hacer.

## LOS CAMBIOS

Ahora lo que se lleva es el SAR de Combate o CSAR. Ya en los 80 se hablaba del tema, pero ocupados como estábamos en otros asuntos, no le prestábamos mucha atención. Hicimos algunos pinitos, algún ejercicio, y estaba bien. Eso de volar bajito, jugando a la guerra y tal, “me pone”. ¡Me pone nervioso, qué caray! Porque el

suelo a 50 pies se ve muy, muy cerca y cuesta acostumbrarse.

Empecé a mosquearme y a tomármelo más en serio cuando en una de las revisiones me pintaron de gris. Gris OTAN le llamaban. Bueno ni que fueran mujeres, que son capaces de distinguir entre el verde botella, verde pistacho, verde esmeralda, verde hierba, etc. Yo, como la mayoría de los hombres, sólo distingo entre el gris oscuro y el gris claro, bueno pues era gris oscuro. Eso sí, me dejaron la banda amarilla para recordarme mis orígenes. Luego me quitaron hasta eso.

Más tarde empezaron a enredar con mis luces, ¡Con lo orgulloso que estaba yo de tanta lucecita de todos los colores! Y ahora que si filtros, que si compatibilidad, que si deslumbramientos,

que si fugas de luz... me las han dejado un tanto mortecinas. Y un faro infrarrojo. La primera vez que lo encendí pensé: se les ha olvidado poner la bombilla, porque no veía nada, pero resulta que mis pilotos con esa especie de prismáticos que se cuelgan del casco dicen que ven bien cuando nos acercamos al suelo, y yo me lo tengo que creer. ¡Pero leñe! Si con el magnífico faro normal que llevo puesto de fábrica se ve de maravilla. Pues nada, ahora vamos de espías por la vida, y para que no nos vean, andan con esas caralladas (Galicia otra vez). Pues no saben cómo se me cierra el “eso” cuando me llevan al suelo de noche, en medio de ninguna parte y yo sintiendo su proximidad, apretando las patas del tren y esperando el

encontronazo con la madre tierra. Ya me estoy acostumbrando pero sólo yo sé de los sudores fríos en aquellos primeros vuelos. Y aún no las tengo yo todas conmigo y cada vez que les veo con eso que ellos llaman GVN se me hace un nudo en las tuberías de combustible y casi no arranco.

El año pasado empezó un cierto frenesí a mi alrededor, y antes de que me diera cuenta me habían colocado a los lados del fuselaje dos cajas con un montón de celdas mirando a hacia atrás. Cuando empezaron a probarlas vi que salían de allí una especie de fuegos artificiales, pero muy sosos porque todos eran del mismo color y no hacían el ruido típico de las fiestas, eso sí, eran muy brillantes, bengalas las llaman y yo no sé muy bien para que sirven pero están muy contentos con ellas porque dicen que ahora estoy más protegido contra no sé qué, en fin, allá ellos, supongo que saben lo que hacen, aunque a veces lo dudo, porque, vamos a ver: ¿Para qué; quiero yo dos ametralladoras en las puertas? ¡Si yo siempre he sido pacífico! Ahora parezco un vaquero con las pistolas desenfundadas buscando camorra, con los dispensadores esos, las ametralladoras ¡ah! Y lo último: me han colocado en las salidas de gases de los motores dos “peazo cajones” que si yo me reía antes de las narices del Aviocar, ahora él se venga llamándome Dumbo. Lo tengo bien empleado, por chulo. Dicen que son para reducir la firma infrarroja, pero a mí sólo me han reducido la autoestima.

Con tanto cachivache ya no me queda espacio en cabina ni para un reloj, ni siquiera de pulsera: alertador, dispensadores, secrefonía, filtros de entrada... y para rematar un pequeño aditamento que no se aprecia a simple vista, pero que está ahí y pesa: el blindaje, ¡y vengan kilos y vayan caballos! Cada vez me cuesta más esfuerzo despegar y cada vez hay más trabajo para mis “ángeles de la Guarda”: los mecánicos.

Porque cada vez con más frecuencia me sale alguna “gotera”: que si una holgura, que si una pérdida, que si un ruido, que si un cumplimiento, que si...y ahí están ellos dispuestos a ponerme otra vez en forma. Y es que hay quien cree que soy simplemente una caja de averías. Pues algo de eso

hay, porque tengo que reconocer que soy un desafío a las leyes físicas, a la aerodinámica, a la mecánica, y hasta a la lógica. Soy complicado, qué le vamos a hacer. Por eso tiene más mérito su trabajo, y los hay y ha habido muy buenos. De esos que simplemente con oírte toser un poco ya saben de donde viene el problema, algunos me llaman de todo menos bonito mientras se afanan en dar con el intríngulis de la avería. Como aquel, que hace tiempo que no veo, y que andaba siempre hablando en voz alta y con el “Bisonte” sin filtro en la boca, me dejaba el suelo de la cabina lleno de ceniza, pero tengo que reconocer que nos caíamos bien mutuamente. La verdad es que si no fuera por ellos...

### ALLÁ POR TIERRAS LEJANAS

Es una sensación extraña para quien está acostumbrado a volar por sí mismo, verse metido en la panza de un avión monstruoso y volar a costa del esfuerzo de otro, cruzando medio mundo. No me hizo mucha gracia el día que me llevaron junto con uno de mis hermanos a Torrejón. Allí, sin anestesia, ni advertencia previa, nos quitaron las palas del rotor principal, un par de las de cola, la cabeza del rotor y sin más miramientos nos empujaron a la caverna del bicho aquel. Cuando se abrió otra vez la rampa me encontré en un sitio extraño, con un calor asfixiante y el maldito polvo. Kabul se llamaba, y está a un montón de millas de mi casa.

Al menos no se habían olvidado ni una tuerca en Torrejón y fueron capaces de volver a ensamblarnos de nuevo. De Kabul, volando por mí mismo, a mi actual base: FSB de Herat, o sea Base Avanzada de Apoyo de Herat: Camp Arena para los amigos. Ya no pone SAR en mis puertas, ahora se lee ISAF.

Y aquí estoy. Esta mañana hemos salido mi colega y yo (siempre vamos en pareja, como la Guardia Civil) a dar un garbeo por los alrededores y entrenar un poco en este ambiente: 40 grados de temperatura y el maldito polvo de siempre que no deja ver el suelo como te entretengas en afinar la toma. Nada de quedarse en estacionario, al suelo por derecho y sin contem-

placiones, cuidando de no tocar con el protector de cola, que ya me han dejado unas cuantas marcas en él. Pero bueno, para eso se llama protector: para proteger mi rotor de cola del manazas que a veces se pone a los mandos. Son todos bastante buenos, pero hay alguno que aún tiene que aprender, no se nace sabiendo. Y mientras yo me como todo el polvo del mundo, mi “compi” orbitando alrededor con cara de pocos amigos por si se acerca alguien que no deba o que a algún energúmeno se le ocurra hacer prácticas de tiro conmigo. La zona es tranquila según los de inteligencia, pero aquí nunca se sabe, por eso hay que estar siempre con mil ojos y quedarse en tierra el mínimo tiempo posible.

Hemos vuelto a la base y, después de comprobar que no me han/he roto nada, me dejan listo para una eventual misión.

Y de repente el barullo, te empujan fuera del hangar ¿Pero dónde vais si ya es casi de noche? Comprobaciones, combustible, armamento... ha sonado la alarma y los jefes están decidiendo si se puede hacer la misión o no. Se recopilan datos, se coordina con todos los implicados y al final se da el ¡adelante!, o el Go! Como dicen los que se las dan de saber inglés.

El copiloto se ha dado por enésima vez un coscorrón con las palancas de gases al entrar en cabina. Menos mal que lleva casco. Y chaleco, y pistola y equipo de supervivencia, ¡Yo que sé cuantos kilos lleva encima cada uno! Y claro, todo ello lo tengo que levantar yo del suelo, a ver cuando paran de echarme peso encima, que todo tiene un límite. Además de la tripulación se han subido dos personas más del Role 2, que es como llaman aquí al hospital. O sea que vamos casi a tope.

Luz de arranque encendida, T4 subiendo, pasando por 5.000 vueltas, gira el rotor, 15.000 se apaga la ignición, 21.500 estabilizadas NG. Gases adelante, suena la alarma de NR bajas, siguen subiendo las vueltas, entran los alternadores, se apaga la petarda de la alarma. Vamos a por el otro motor, la misma cantinela pero sin alarma y ¡hale! A ver si puedo despegar. Tras algunas comprobaciones más ya está el piloto tirando del paso colectivo. Aumentan las vueltas en mis turbinas,



MI COLEGA EL PICIO.

se incrementa el torque, empiezo a sentir como se alivia el peso sobre mis ruedas, y al final me separo del suelo. Comprobación de estacionario: todo en verde. Nos vamos.

Aún no es de noche por completo, pero se nos va a oscurecer en ruta. Casi no hay luna y se prevé una noche bastante oscura. Todo el mundo va callado, sólo se habla lo imprescindible. Se nota la tensión.

Los rescatadores agarrados a su ametralladora escudriñando los alrededores, los pilotos a lo suyo, el mecánico vigilando parámetros, los médicos con la mirada perdida en el interior, supongo que pensando en los datos que tienen del evacuado, y aguantando el vendaval que entra por las puertas abiertas. Hace calor, esto mismo en invierno es aún peor, el frío se mete hasta en las cámaras de combustión.

La noche se ha cerrado por completo, no hay luces en el exterior y vamos más altos que de día, lo que es un alivio porque la combinación de los cincuenta pies y el vuelo nocturno... no quiero ni pensarlo. Sin darme cuenta



EN RUTA A UNA MISIÓN.

hemos ido subiendo conforme subía el terreno. Ellos ven los montes, yo voy como un topo, no me acostumbro. Ahora veo luces, disminuye la velocidad, el tren está abajo, vistazo al altímetro ¡ostras! Más de siete mil pies, y la temperatura por encima de 35, esto se pone peliagudo, cien pies en el radioaltímetro y la velocidad: 40 nudos, vamos allá, hasta el suelo. No es que haya sido suave, pero tras la consiguiente ración de polvo, me he encontrado con el suelo.

La gente va y viene corriendo, ya llevamos diez minutos en tierra y los pilotos se remueven, incómodos, en sus asientos. En esta zona no es sano estar mucho tiempo en el suelo, sería como cazar patos en un estanque. Mi compañero sigue dando vueltas ahí arriba, siempre vigilante. Por fin me-

ten la camilla: es un afgano herido y tiene cara de dolor y de susto. Cuando noto que empiezan a pedirme potencia ya llevamos veinte minutos en tierra, más polvo, un esfuerzo, un poco más, un poco más, ya casi estoy en el aire, necesito hasta la presión de los amortiguadores pa-

ra irme al aire, pero al fin lo consigo y en cuanto gano velocidad me alivian el esfuerzo. Creí que no salía.

Pues salí y llegué. Al despedirme del afgano, su cara seguía siendo de dolor, pero también de agradecimiento. Las nuestras de cansancio... y de satisfacción.

Lo dicho, agujetas hasta en las luces, y me está venciendo el sueño. Será mejor que me duerma porque esta gente es capaz de sacarme otra vez de paseo y tengo que recuperar fuerzas. Toda mi vida aguantando alarmas y ya me he acostumbrado a dormir como las liebres, que dicen que lo hacen con un ojo abierto, pero hasta yo necesito un descanso, aunque me llamen Super Puma no soy Superman, sólo otro molinillo. ZZZZZZ... ■