

Cuatro horas de incertidumbre

JUAN JOSÉ FERRER GARRIGUES
Teniente de Aviación

U no de febrero del año 2012; son las 07:30 y el día comienza con la normalidad de cualquier miércoles, pero nos espera una grata sorpresa, pues en la pantalla del *briefing* observamos con alegría que aparecen los nombres Ferrer-Jorquera. Se

Llegamos al avión y comenzamos con la prevuelo, comprobando el libro para poder tener constancia de las posibles discrepancias; todo parece normal. Llamamos a la torre: "Getafe tower Panda 02 re-

toma la decisión de dejar de intentarlo con la extensión por emergencia, ya que podríamos complicar más la emergencia, y se decide tomar con el tren arriba. Se comunica a la torre que se realizará un motor y al aire, para proceder esta vez por el corredor sur de Getafe y realizar la extensión del tren por emergencia. Una vez situados en zona sacamos el manual y comenzamos a leer la emergencia; más que leer será un repaso, pues se trata de una maniobra que se practica tanto en el emulador como en los planes de instrucción.

Cual será nuestra sorpresa al comprobar que ni por emergencia se consigue bajar el tren, la dichosa pata izquierda. Lo intentamos bajar una vez más por emergencia, pero el resultado es el mismo; desistimos, pues tememos que intentando forzar el sis-



trata de una instrucción en principio de una hora de duración, en la cual realizaremos los requisitos para cumplir con nuestro PAB (Plan de Adiestramiento Básico).

Llegada la hora nos dirigimos al avión, una Beechcraft C-90, con denominación militar U-22, que en este caso será la 02. Esta aeronave está destinada en el Ejército del Aire desde el año 2003, primero encuadrada en el 42 Grupo de FFAA y posteriormente reabsorbida por el Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire (CECAF). El avión es un bimotor turbohélice ligero, cuyo rol principal es transporte de autoridades militares y enlace.

quest...", después de las oportunas comprobaciones nos alineamos en pista y obtenemos la autorización para el despegue; comunicamos con la torre que las maniobras a realizar serán aproximaciones instrumentales con tomas y despegues, "autorizado". Comenzamos la carrera de despegue y procedemos a la radioayuda GE, donde se realizan varias aproximaciones sin novedad; en una de las aproximaciones al pedir "tren abajo" el co-piloto dice que no tenemos indicación de tren abajo y bloqueo. No hay problema; realiza otro ciclo de tren, pero seguimos sin tener indicación de la pata izquierda del tren. Se

tema lleguemos a agravar el problema. Seguimos con todo tipo de maniobras tipo chandel o pérdidas, con la intención de saltar alguna pieza trabada, a base de "golpes" secos.

Después de desistir comunicamos a la torre de Getafe que se declara emergencia para prealertar a todos los servicios de rescate, así como al personal de guardia y servicio, y avisar a la unidad, cuyo comandante jefe de escuadrón y el jefe de mantenimiento corrieron rápidamente a la torre de control para repasar con nosotros cualquier actuación que pudiéramos haber obviado. El tiempo no era óptico, pues teníamos combustible pa-



ra tres horas más de vuelo, y había que consumir combustible para evitar una posible deflagración en la toma.

Desde la torre de control se nos comunica que todos los servicios de rescate están activados y que avise-mos una hora antes para dar al servicio de contraincendios suficiente tiempo para rociar la pista con la espuma retardante.

Durante las tres horas de espera el ambiente en cabina es de lo más tranquilo. Hemos repasado el procedimiento una y otra vez, con la certeza de que llegado el momento saldrá todo de manera automática; tal es la confianza que la mayor preocupación es saber “si llegaremos a tiempo de recoger los niños al colegio”, pero se siguen pensando posibilidades y posibles contratiempos; no queremos dejar nada al azar.

Ha llegado. el momento. Se avisa a la torre de que procedemos al campo y nos da pista 23. Comunicamos que se realizará una nueva pasada frente a torre para confirmarnos el estado exacto de las patas del tren y entramos por la pista 05, pues es mejor para que la torre vea la disposición final del tren de aterrizaje. Se realiza la pasada y la torre nos confirma la posición del tren; arriba y con la pata izquierda ligeramente más baja. Ya con los últimos datos de viento y los equipos de rescate en posición proce-



demo a larga final de la pista 23. Comenzamos el procedimiento que tanto hemos repasado; lo último serán los motores, pues tomamos la precaución de que en el último momento haya que hacer un motor y al aire. Se cortan los sistemas no necesarios y ya con la toma asegurada se paran motores y abanderan hélices; es en este momento cuando el avión intenta irse al aire, pero se mantiene bien la posición de la aeronave. Por último se ajusta la toma al principio

de la espuma y se posa el avión lo más suavemente posible, maniobra que resulta excelentemente bien realizada. Ya con el avión sobre la pista se intenta mantener en control, ya que disponemos de algo de control sobre la rueda izquierda. Cortamos y confirmamos que todos los sistemas están apagados; solo queda esperar a que el avión se detenga, lo que hará en unos 1.000 pies de pista y justo cuando la espuma se acaba. Una vez con el avión detenido y tras una últi-

ma comprobación se abandona el avión; la tripulación es recibida con una fuerte ovación por los equipos de rescate y todos los presentes. Es hora de los equipos de rescate; serán los bomberos los que se encargan de enfriar los motores ante una posible explosión, y los equipos sanitarios los encargados de hacernos un primer chequeo, por fortuna sin consecuencia alguna.

Para nuestra sorpresa, un vehículo viene a recogerlos: el JEMA nos está esperando. Ante la plana mayor de la base aérea de Getafe y el CECAF y tras dar las oportunas novedades, el JEMA nos da la enhorabuena y un fuerte abrazo. En la unidad, los mandos y compañeros nos están esperando para celebrarlo. Faltan algunos, pero cuando el trabajo de unos acaba comienza el de otros, y es que el avión no se puede quedar en la pista. Es el personal de mantenimiento de CECAF quien trabajará hasta tarde, dejando la pista libre, y los oficiales de seguridad de vuelo que analizan escrupulosamente el caso para realizar los correspondientes informes.

Final feliz tras cuatro horas de incertidumbre.

¡Buenos vuelos y buenas tomas! ■