

# Breve relato del vuelo de un controlador

JUAN CARLOS MARTI GARCIA,  
*Capitán de Aviación*  
*Controlador de Intercepción*

**A**LBACETE veintisiete de junio. Bajo un espléndido Sol, se conmemoran en un emotivo y recogido acto las 75.000 horas de vuelo del Ala 14. La coincidencia con la fecha de mi intercambio ha facilitado el que me encuentre allí, formado entre muchos de los antiguos compañeros de la unidad, y para mí, este acto es como el broche final de una semana muy especial.

Desde hace algún tiempo, el MACOM programa periódicamente unas semanas de intercambio entre los pilotos de sus unidades de FFAA y los controladores del Ala de Alerta y Control. El objetivo es conseguir un conocimiento más directo del trabajo, los sistemas y las posibilidades respectivas. Este conocimiento es vital para conseguir que ese famoso binomio piloto-controlador, funcione eficientemente y con la mutua confianza necesaria para superar las contingencias que pueden presentarse en el desarrollo de nuestra misión, la Defensa y Control del espacio aéreo de soberanía.

Unos y otros trabajamos juntos diariamente, unidos por el Radar y la Radio pero sin embargo, antes de que se llevaran a cabo estos intercambios, para muchos de nosotros las percepciones del otro lado de la Radio, las conocíamos tan sólo teóricamente. Muchos de los pilotos no habían tenido ocasión de seguir las misiones desde Pegaso (1), y hacerse de esta forma, una idea cabal de cómo se ve una interceptación o un combate, a través de esos puntitos saltando en una pantalla, mientras una voz jadeante pide información por la Radio. En el caso de los controladores, excepción hecha de algunos Jefes que en su día tripularon los F-4 Phantom como OA's (2), jamás habíamos tenido la oportunidad de ver, de sentir, cómo es la misión, a bordo de uno de esos puntitos parlantes a los



(1) Indicativo de llamada del Control.  
(2) Operador de armas.



cuales diariamente separamos e interceptamos en las zonas de ejercicio.

Mientras transcurre el acto, mi mente se llena de los recuerdos de estos últimos días de intensas vivencias, entremezclados entre otros más nostálgicos propiciados por el reencuentro con los antiguos compañeros, superiores y subordinados con quienes se compartieron durante varios años ilusiones, trabajo y camaradería, sin que pueda faltar ese saludo emocionado, al toque de Oración, a quienes ya no pueden estar físicamente con nosotros.

Despegan los aviones de la patrulla y comienza su exhibición; esta vez contemplo sus evoluciones con una disposición diferente. Te conozco bastante F-1, pienso para mí, durante varios años tuve que aprender cómo eran tus piezas; recuerdas el otro día mientras recorríamos los hangares... "pero mi Capitán aún se acuerda de la referencia del registrador de vuelo, y de las rampas de combustible y de..." ¡no había de acordarme!, tuvi-



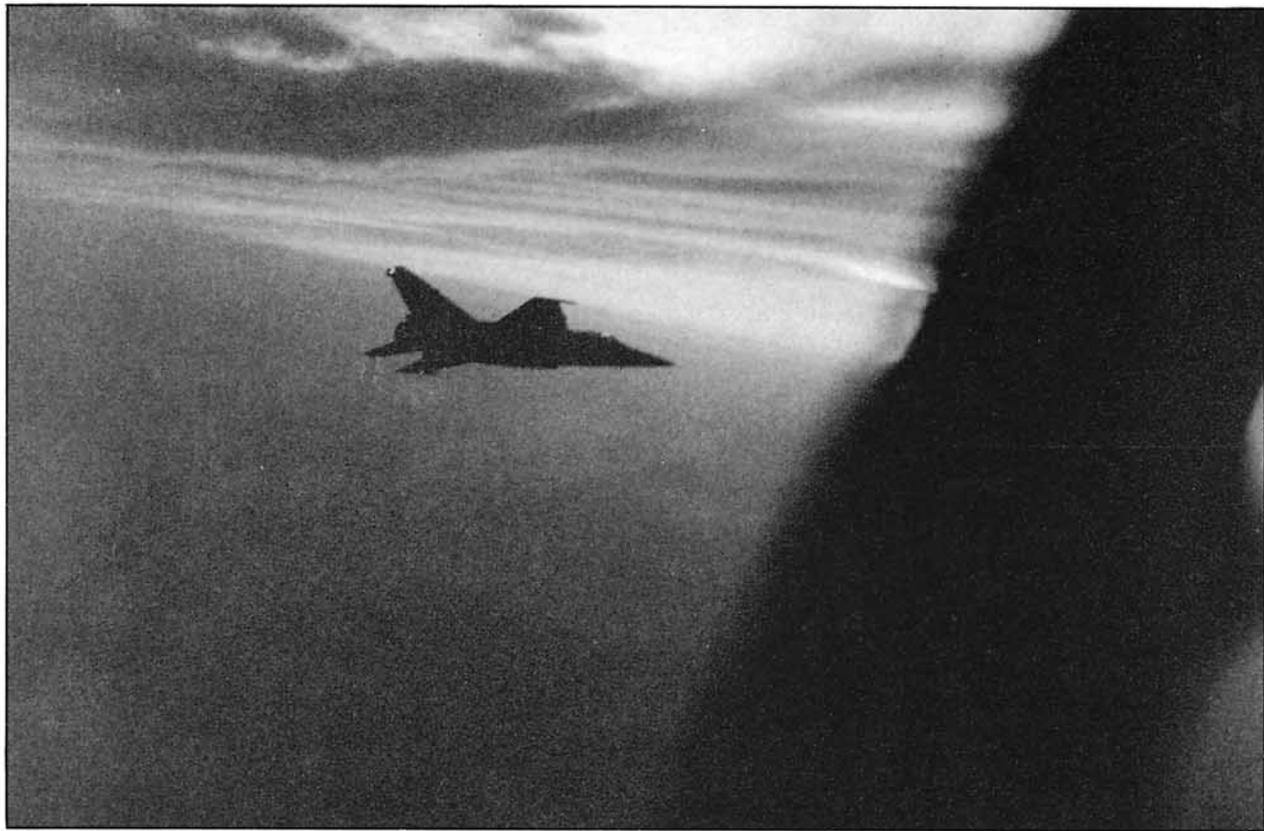
mos tantas veces que correr, pedir y gestionar el que te llegaran, y que fuera a tiempo y las que se precisaban, para que Mantenimiento te pusiera de nuevo en vuelo. Más tarde aprendí a controlar tus misiones desde una consola de Radar, dándole a tu piloto las instrucciones precisas para que cumplieras tu objetivo. Luego tuve que aprender tus características, cuánto tardas en subir, bajar, acelerar, a qué velocidades te sientes a gusto, y cuáles no son aconsejables, para poder programar las computadoras con las cuales, el controlador, le ordena a tu piloto los parámetros más adecuados en cada situación.

Por último, esta semana he podido experimentar en la realidad todos esos datos, y conocer por mi mismo aquello sobre lo que hasta ahora había trabajado valiéndome de la imaginación.

Han sido sólo tres vuelos, que le saben a poco a mi ánimo y demasiado a mi físico, y eso que "mis" pilotos han sido unos "padres".

Debía ser una especie de presagio el que al saludarme nadie pudiera reprimir un jocoso... "ha engordado vd... bastante mi capitán", y bien caro pagué el llevar unos orondos "michelines", cultivados duramente en años de mesa y silla.

Ahora, al ver la exhibición acrobática, no puedo evitar sentir un cierto alivio de tener los pies sobre el aparcamiento y notar mi estómago relajado. Tengo aún fresco en la memoria el día de mi "estreno", cuando me puse por primera vez el anti-g, encima de mi viejo mono naranja desmolido para la ocasión, y en uno de cuyos bolsillos apareció una eti-



queta con la inscripción A.A. (Alférez Alumno) y mi nombre. Aquella tarde, una vez que Juan, mi piloto, se cercioró de que conocía lo necesario sobre la cabina y los procedimientos de escape, subimos a los aviones y emprendimos el vuelo. El avión, con la fuerza de la postcombustión, se elevaba y ganaba velocidad con una facilidad para mi desacostumbrada, terminado el despegue cortamos un poco los gases y fuimos a reunirnos con el Jefe de la formación, que teníamos en Snake Radar, y dio comienzo la misión... Pegaso, Pegaso. Dardo siete uno...

Juan me iba explicando, mientras yo seguía la misión a través del monitor del asiento posterior. Hasta entonces todo iba a la perfección, nos cruzamos con el otro y comenzamos un combate, viramos bruscamente a la izquierda y le vimos pasar por debajo; Juan cambió el viraje y caímos hacia él, el anti-g se hinchó, apretando estómago y "michelines", como si de un traje varias tallas más estrecho se tratara, el "uno" se había revuelto y le habíamos perdido momentáneamente, yo iba algo más "perdido", cuando le vi... "ahí arriba"..., grité, aunque ahora no sabría muy bien si era realmente arriba, pero Juan me entendió, levantó la cabeza y continuamos el combate, debió de pensar "se ve que le va la marcha". El

anti-g continuaba apretando endiablidamente, miré el indicador, 4.5 g's y aquello parecía no terminar nunca, aunque seguro que apenas llevábamos un minuto, iba a decir algo, pues Juan me había advertido que en cuanto no me sintiera cómodo se lo dijese, pero... ¡mi micro no funcionaba!, así que había que aguantar, puse el oxígeno de mi mascarilla al 100% y comprobé lo que me pesaban los brazos y la cabeza, pensaba que ya íbamos a salir y que difícilmente ceñiríamos más, "porque seguro que entonces revienta", y me equivoqué en ambas cosas, el indicador marcaba 5.5 cuando pude oír... "lo dejamos... Pegaso knock it off". Tras algunos desesperados golpes, el micro de la mascarilla volvió a funcionar, un sudor frío recorría mi espalda y mi frente, y después del segundo combate un cierto vértigo comenzaba a hacer presa en mi estómago. Pero aún pude soportar un tercer embite, aunque ya la sensación de náuseas hacía mella en mí y luego en tráfico a la vista del campo, tuve que usar la consabida bolsita.

Peor fue mi segundo vuelo, ya que a pesar de que comenzamos de forma muy "suave", la viscera en cuestión no tuvo siquiera la delicadeza de esperar al final, sólo en el tercer vuelo conseguí llegar con la bolsa intacta, creo que gracias a la "caridad" con

que me volaron. Una vez abajo todos me han consolado diciéndome que eso le pasa a muchos, que es cuestión de la costumbre..., lo cierto es que para mí no volverá a ser lo mismo eso de "Chico cero uno, vira expedite...", y no es que no supiera lo que es el factor de carga, o que no estuviera aleccionado sobre el hecho de que detrás de aquel puntito de la consola había un ser humano, que necesita respirar y todo eso, sino que, evidentemente, la experiencia personal es difícilmente sustituible.

Además he podido ver cómo es una misión "desde arriba"; ahora me siento un poco más capacitado para comprender e imaginar, detrás de mi fría pantalla lo que ocurre "arriba", y así poder darle mejor información a los pilotos. Ha sido una pequeña y corta experiencia, que ha venido, no obstante, a rellenar un hueco significativo en nuestro conocimiento profesional, y que esperamos poder repetir asiduamente, como hacen todas las FFAA de nuestro entorno.

Los aviones de la patrulla del Ala 14 toman tierra, finaliza el acto, difícilmente olvidaré esta semana, ha sido una experiencia fascinante, en un lugar entrañable, que para quienes dedicamos nuestro día a día a esos aviones, "apeados" de ellos, representa una gran ilusión poder realizar. ■