



Salam Malikum, Manises

JESUS MARIA GARCIA LABAJO
Capitán de Aviación

Hay personas que eligen viajar en vacaciones de Navidades; personalmente y aunque parezca un tópico, yo prefiero pasarlas junto a mi familia. Quizá cuando nos comunicaron que la fecha para realizar el vuelo ferry del traslado de los últimos Mirage F-1 desde Qatar a España sería en esas fechas, nos preocupamos un poco por si podríamos tomar los turrones y las uvas en España o en algún otro lugar del mundo. Pero nos pusimos manos a la obra y comenzamos a preparar el destacamento y sobre todo, cómo haríamos el vuelo desde Doha a Manises. Entre todos los que pertenecemos al Ala 11 hemos realizado un trabajo concienzudo y meticuloso para preparar el vuelo y no dejar ningún cabo suelto. Cada uno tenía un cometido y del trabajo de todos debería resultar un buen destacamento.

Todo consiste en ir coordinando una serie de trabajillos menores para que el resultado sea el vuelo de 4 aviones de caza desde una base a otra separada de ella unas 3.500 millas. Primero se ve qué camino es el más corto, luego el más factible; el mejor debes proponer-

lo a las autoridades del país que vas a sobrevolar para que te lo autoricen; también hay que pensar en minucias como dónde y cómo vas a hacer las escalas técnicas, si puedes repostar combustible (¿lo pagamos con tarjeta de crédito o en metálico?), hará falta comer y dormir en algún sitio; habrá que reservar hoteles y comidas, y también habrá que prever cómo ir desde las ba-

ses hasta esos hoteles. Necesitaremos dinero para gastos de hoteles, comidas, imprevistos. Bueno, ese es el problema de siempre. Va a ser preciso que hagamos una escala haya gente nuestra allí para recuperar los aviones y reparar los pequeños fallos que surjan, y otros deben ir detrás de nosotros por si tenemos que tomar tierra en algún campo no previsto; vamos a tener que pedir



ayuda a nuestros primos de los Hércules, para que nos apoyen con dos aviones. ¿Cuánta gente nos hace falta?, ¿cómo debemos distribuirlos en cada avión?, ¿dónde haremos los relevos de tripulaciones? Si sabes dar respuesta a todo eso, ya tienes mucho ganado. Pero lo que más preocupa es volar desde allí hasta aquí. Estudio de la ruta, de consumos de combustible, tiempos, velocidades, frecuencias, rumbos, aeródromos por el camino que te pueden servir si se presenta un problema y tienes que tomar tierra enseguida. Hay que saber elegirlos según estén cercanos a la ruta, sus condiciones, servicios que pueden prestar, si es base militar o ya la han cerrado, si es un aeropuerto civil, problemas de aduanas e inmigración... Preparar este vuelo no ha sido cuestión de dos o tres sino de muchísimos profesionales de Manises.

La decisión de si se podían o no dar todos los saltos previstos estaría en función del viento en cara que sabíamos que íbamos a encontrar (esperábamos 100 nudos) durante toda la ruta prácticamente. Este fuerte viento iba a condicionar el consumo de combustible. Quien haya volado en F-1 sabe de lo que estamos hablando (también se lo pueden imaginar los que volaron la "plancha"). Calculando una y otra vez, llegamos a la conclusión de que en las peores circunstancias contábamos con margen de seguridad suficiente para llegar al alternativo más lejano. Y todos los alternativos que contemplábamos eran bastante satisfactorios para operar desde ellos con Mirages. Preparado todo el vuelo, lo repetimos varias veces en el simulador. Salía dentro de los parámetros esperados. Por supuesto que hay que contar con que cuando uno se dirige al alternativo, después de frustrar la aproximación, sabe que no va a llegar repleto de combustible; es un riesgo que hay que asumir. No obstante, teníamos margen para permitirnos tomar la decisión de iniciar el traslado si ese chorro no subía de 120 nudos.

Quizá la parte más conflictiva del viaje se encontraba en los saltos que

había que hacer desde Qatar hasta Iraklion, en Grecia. Y digo conflictivo porque no es un espacio en el que pilotos de caza españoles se hayan movido con frecuencia. Las distancias eran grandes y el terreno a sobrevolar desconocido: el desierto. Las dudas que causa lo desconocido hizo que examinásemos concienzudamente las condiciones de cada uno de los alternativos que podríamos encontrar por el camino; había que prever todo y no dejar



nada al azar. Las decisiones de vuelo deberían ser fruto de un conocimiento previo de todas las circunstancias.

Al final la decisión fue la de hacer el ferry en cuatro saltos, realizando dos saltos cada día: el día 29, Doha-Tabuk-Iraklion, y el 30 Iraklion-Solenzara-Manises. El día 29 de diciembre de 1997 estábamos en la base de Doha 45 españoles dispuestos a llegar a tiempo para tomar las uvas en Manises (otros en Zaragoza), volando en dos Hércules y 4 Mirages F-1.

Según lo previsto, a las 02:30 horas nos despedimos del personal del Hotel Doha Palace (gente muy amable y atenta, que creo que nunca serán conscientes del gran servicio que nos pres-

taron a nosotros y al Ejército del Aire); y según lo previsto, los autobuses que debían trasladarnos a la Base, llegaron con 20 minutos de retraso. No obstante, teníamos tiempo suficiente para llegar a los aviones, que los mecánicos les hiciesen las comprobaciones de última hora, recopilar la información meteorológica (todo "parecía" estar bien), coordinar últimos detalles, ponernos el equipo de vuelo y subirnos a los aviones. Todo estaba listo para volver a Manises con los 4 aviones.

Todas las horas de preparación y estudio de las rutas que íbamos a seguir, las conversaciones de teléfono mantenidas, los muchísimos mensajes enviados y recibidos, los ensayos hechos en el simulador, todo el esfuerzo y trabajo de los que estábamos en Doha y de los que se habían quedado en Manises se iba a poner a prueba ahora.

AME3147, el primer Hércules, despegaría a las 04:00, mientras que los F-1 lo harían a las 05:00, con destino Tabuk, en Arabia Saudí. Habíamos planeado hacer el vuelo en dos parejas: AME1117 con dos cazas y AME1116 con un caza y un biplaza. 1117 despegó de Doha a las 05:10, y 1116 a las 05:20. Fuimos siguiendo la ruta más corta entre Doha y Tabuk (unas 900 millas). Dijimos antes que la situación meteorológica "parecía" estar bien: estaba según lo previsto. Justo en el morro teníamos el chorro de viento de

100 nudos (unos 180 km/h) que nos esperábamos. Ese viento nos iba a impedir volar más rápido y por lo tanto tardaríamos más; la distancia que se podría haber cubierto en una hora y media iba a suponer casi media hora más. Media hora de gastar un combustible que en un avión de caza es algo que nunca sobra. Aunque sabíamos que estábamos dentro de los márgenes calculados, no hace nada de gracia eso de ir volando sobre el desierto y ver cómo corre el destotalizador de combustible. "Doha, AME1117, Salam malikum, request start up clearance". Con esta comunicación radio del líder de 1117 comenzaba la misión ferry para traer los F-1 EDA de Doha a Manises.

Los cuatro despegaron y procedieron sin novedad. Todo iba transcurriendo según lo previsto. La tensión de estar concentrado en lo que estabas haciendo casi no te dejaba admirar un paisaje increíble: el desierto. Parte estaba oculto por un mar de nubes bajas que cubría casi toda la Península Árabe. Pero cuando ese mar se disipó, sí se podía contemplar esa vista sobrecogedora. El desierto estaba hacia todos los lados. Se perdía en el horizonte, y desde la estrecha cabina del Mirage F-1 casi podías sentirte como Saint Exupery en sus vuelos de Courier du Sud sobre el Sahara. A veces el desierto se ve arrugado y montañoso, como la piel de un melón, otras veces es rojizo, y otras simplemente marrón claro, claro y extenso, hasta donde dejas de ver. En ocasiones descubres allí abajo una diminuta mancha oscura verdosa: un oasis. También puedes distinguir la mano del hombre sobre la naturaleza. Hay algunos pueblos y pequeñas aldeas cerca de esas manchas oscuras y unas líneas que vienen del horizonte y van hacia no se ve dónde: son una red de carreteras construidas por los árabes (o sus petrodólares) que cruzan el desierto de este a oeste y de norte a sur. Lo que no se ve son gasolineras. Ya casi había pasado una hora, y estábamos viendo todo este desierto cuando, casi pidiendo perdón, el controlador nos avisa de algo que descoloca nuestros planes: Tabuk, nuestro destino, está cerrado; hay tormentas de arena. Hay que decidir y rápido. Los alternativos que teníamos previstos están en condiciones de visibilidad también reducida, y si tomamos antes de Tabuk, no podemos hacer luego el vuelo hasta la siguiente escala prevista, Iraklion; deberíamos hacer otra antes. El controlador nos informa de la meteorología en Wejh. Está en nuestra lista; está más lejos, pero desde luego es el que mejores condiciones meteorológicas ofrece. Parece mentira que nos pase esto; desconocemos por completo el desierto: aquí también hace mal tiempo, aparte de sol en verano. Además con el combustible justo. Hay que decidir y rápido:... Wejh está más lejos, pero es el que está mejor, y además nos permitirá dar luego el siguiente salto hasta Creta, llegaremos con poco combustible, pero llegamos, era algo que sabíamos



que podía ocurrir y nos aseguramos nuestro margen. El líder de AME1117 le comunica a Jedah Control nuestra decisión: nos dirigimos a Wejh, 10.000 pies de pista. Cuando nos levantamos esa noche, quién nos iba a decir que íbamos a conocer esta pista...

Ya nos sabíamos de memoria la maniobra de aproximación a Tabuk, pero hemos cambiado de destino, y hay que cambiar la ficha. En ese momento se echa de menos la amplitud de la cabina de un avión comercial, con dos pilotos, espacio para desplegar cartas, sacar manuales de aproximaciones, etc... En la cabina de un Mirage F-1 tienes el sitio justo, y estás tú sólo. Solamente puedes llevar las fichas justas y además, no puedes esperar a necesitarlas para pararte a miraras. Tienes que haber estudiado todas las maniobras de aproximación antes de subirte; no es el momento de estudiarlas, si no, ¿quién va a volar el avión? Buscando en el piernógrafo encuentras la carta de aproximación ILS RWY 31 a OEWJ: ésta es la correcta. Aprovechando segundos libres, repasas lo que ya te sabes: rumbo de aproximación, alturas, velocidades, frecuencias, mínimos. Y de paso un nuevo cálculo de combustible: en vez de dos horas de vuelo, van a ser casi veinte minutos más. Veinte minutos de seguir gastando

combustible; menos mal que habíamos dejado un margen de combustible para esto.

Después de dos horas de vuelo comenzamos a descender para la aproximación. Jedah Control sabe que llevamos el combustible justo, y se le nota preocupado en darnos prioridad. Estos son los momentos en que debes tener sangre fría y demostrarte a tí mismo que vales para lo que estás haciendo. No obstante también tienes el corazón caliente. A quince millas de distancia ya se distingue la pista, larga, también se ve una larguísima playa de color blanco, con un mar azul pálido, arrecifes de coral, donde se esconden tiburones, y al final de la pista, como a unos 2 kilómetros hay una pequeña población. Con el campo a la vista, Jedah nos transfiere a frecuencia de Wejh. ¡Sorpresa!, no hay controladores, la frecuencia es para coordinación con otros aviones. Afortunadamente, el único que responde es un avión de Arabian Air Lines, que nos dice que espera a que tomemos tierra para despegar él Realmente ya estamos todos muy cerca de la toma.

En la frecuencia táctica, avisamos a AME 3146 de nuestra posición. Si no hay ningún problema, no hará falta que venga hasta aquí, la próxima comunicación no sería hasta dos horas después. Para ellos comienza un buen rato

de incertidumbre y sabemos que van a estar preocupados por nosotros: ¿saldrá todo bien?, eso esperamos.

AME1117 entra primero y avisa de que todo está despejado. Cuando toma 1116B el de Arabian Air Lines despega (un 757, me pareció). Y comenzamos a rodar hacia la plataforma. Se ve un edificio terminal al fondo, pequeño pero relativamente moderno. Y se ve también otro comercial aparcado con gente subiendo, un pequeño parque de bomberos y un camión cisterna de combustible. Según nos acercamos descubrimos que nuestros señaleros van a ser los miembros de una dotación policial que empiezan a aparecer. Antes de parar el motor, introducimos en el sistema de navegación los datos para el vuelo siguiente; el comercial se marcha, y lo único que se ve son los policías delante del avión. Quieras o no, te empiezas a preocupar. Un montón de policías armados delante, una ruta no autorizada previamente y un aeropuerto en el que no tendrían ni idea que iban a aterrizar cuatro aviones de caza de un país extranjero procedentes de otro país con el que no mantienen muy buenas relaciones que digamos... claro, que ninguna máquina de guerra es más inofensiva que un caza en el aparcamiento, sin armamento de ninguna clase y con 800 litros de combustible (el que más).

Con todo el trabajo de cabina finalizado paro el motor. Viene el grave problema de bajar de la cabina sin escalerilla ni nada mientras dos policías árabes te están mirando. Al "caer" al suelo ya no se si sacar el pasaporte o esperar para que no vean ningún movimiento sospechoso en mí, cuando éstos se cuadran y se marcan un saludo militar de lo más marcial, puro estilo inglés. "Salam malikum", y comienza eso de la hospitalidad árabe. El "Director" del aeropuerto viene a presentarse: es un teniente de la Real Fuerza Aérea de Arabia Saudí. Se deshace en cumplidos y bienvenidas y nos dice que ya está todo organizado, que pasemos a descansar. Mientras que los más modernos (a alguien le tenía que tocar...) se quedan a repostar

los aviones, los demás pasamos a la sala VIP, donde los sirvientes nos ofrecen café (árabe) y té, dátiles, dulces, agua, etc... Un excelente descanso y un buen relax. El teniente, al cual estamos infinitamente agradecidos por su hospitalidad, se ofreció para ayudarnos en todo lo que necesitásemos, mientras daba órdenes para que nos atendiesen. Todo el tiempo que permanecemos en Wejh fue para repostar, ya que la cisterna tenía poca capacidad y tuvo que ir a por más combustible al segundo avión. Hubiésemos deseado pasar más tiempo en Wejh, ha-



bernos dado un baño en aquellas aguas cristalinas (insistían que sin tiburones), haber conocido aquella pequeña población de la costa oeste de Arabia, con una gente amable a más no poder. Pero era el 29 de diciembre y había que llegar a Manises, y nos quedaban muchas millas por delante. Según desconectamos la manguera de la cisterna del último avión, nos subimos como pudimos a los aviones y comenzamos el segundo salto: Wejh-Iraklion, donde dormiríamos. Agradecemos sinceramente al teniente su hospitalidad y el apoyo prestado, con el que no contábamos cuando nos comunicaron la situación en Tabuk.

Resulta curioso poner en marcha, rodar y despejar sin pedir autorización a nadie, simplemente notificar a Jedah Control que ya has despegado y que procedes según la ruta. Una vez con rumbo 317 grados hacia Egipto, dejamos atrás 140 minutos de vuelo apasionante, en los que hubo que demostrar cómo se volaba manteniendo en cada instante las condiciones óptimas, sobrevolando un paisaje único y unos momentos de decisiones firmes y seguras. Delante de nosotros estaba no sólo el llegar a Manises, sino la satisfacción de haberlo hecho como estaba planeado y conseguir que el Ejército del Aire cuente con un total de 12 Mirages F-1 más, con unas capacidades aumentadas gracias a su sistema integrado de navegación y armamento, que le dan más precisión y autonomía, así como misiles de medio alcance Matra S530. El destino inicial de los aviones es Manises. Más adelante, irán a otro sitio, pero quienes los trajeron desde Qatar fueron los maniseros.

Lo cierto es que por el camino sólo hemos encontrado hospitalidad y amabilidad, y podemos decir que la preparación, el planeamiento y el estudio de todo lo que podíamos prever ha dado su fruto: el día 30 de diciembre llegamos a Manises con los 4 Mirages F-1EDA y dos Hércules. Y con todo el personal a bordo. El Ala 11 cuenta desde entonces y hasta el momento de su desactivación con 12 F-1, bastante diferentes de sus primos de Albacete y Canarias, con unos sistemas de navegación y armamento que permiten asegurar su superioridad en misiones de ataque y defensa.

El Ala 11 ha realizado sin novedad el traslado de aviones, armamento y material desde Doha a Manises con éxito (gracias a la ayuda de los C-130 de Zaragoza, que sin ellos no lo habríamos podido realizar). Una experiencia inolvidable y la sensación de haber realizado un buen trabajo entre todos. Los F-1 EDA están en Manises.

Muchas gracias al personal de Doha, Wejh, Iraklion, Solenzara: "Sucran, mahsala, Merci, Au revoir". ■