

Los *Dogos* en la Vuelta aérea a España 1995

JORGE PÉREZ BLANCO
Teniente de Aviación

INTRODUCCIÓN

AL-Andalus, cualquier día del año 861, un andalusí, llamado Abu-l-Qasim 'Abbas Ibn Fernas (887) sabio, filósofo astrónomo e inventor natural del Takaronna (Cerca de Ronda) y que vivió durante los reinados de Abd-al-Rahman II (822-852) y de Muhammad I, (852-886) dotado de una intuición nada corriente inventó numerosos instrumentos y técnicas de fabricación de vidrio; construyó una representación del cielo, que podía mover a su voluntad, con nubes, sol, relámpagos, truenos y otros muchos que no van a nuestra historia, pero lo que nos hace deslumbrarnos, fue su obra maestra, que lo sitúan como uno de los precursores de la Aviación, pues bien, nuestro andalusí se fabricó



un amés con diversas fijaciones, a las que aplicó una alas móviles, hechas de pluma y seda a su medida. Con este artilugio, se dirigió a un tajo o cortado, que domina Al-Rusafa (residencia de los emires situada a 3 Km de Córdoba) y una vez allí, se lanzó al aire, lo que provocó la estupefacción de los allí convocados, emprende el vuelo, planea un momento y aterriza, aunque nosotros no lo llamaríamos así, sin daños corporales, a cierta distancia del punto en el que, hemos de suponer, gozó de la maravillosa sensación de volar.

Esta breve reseña histórica, quizás fue la causa de que la Vuelta Aérea a España de 1995 discurriera por las ru-

Sobrevuelo de la ciudad de Murcia.



Pilotos participantes. De izquierda a derecha, capitán Rivero, comandante Chamorro, capitán Caballero y teniente Blanco.



Ultimando detalles previo al desarrollo de la primera...



...ra etapa San Javier-Córdoba.



Representación del Ejército del Aire en la Vuelta Aérea (participantes y apoyo).



Bonanzas BE-33 42-06 y 42-20 participantes en el área de parking de Córdoba..



Llegada de las tripulaciones participantes al aeropuerto de Jerez de la Frontera.



Vuelo en ruta sobre territorio marroquí durante la tercera etapa Jerez-Marrakech.

tas de "El Legado del Andalus", para que todos podamos comprender la importancia de nuestro pasado histórico, de nuestras riquezas monumentales, de nuestra cultura y de otras tantas cosas que constituyen uno de nuestros más preciados tesoros, una civilización que iluminó la Edad Media.

Desde los cielos del Al-Andalus tuvo la oportunidad el Ejército del Aire, con la participación de dos BE-33 (E-24) Bonanza del 42 grupo de Fa's y de un T-19B del ala 35 como avión de apoyo, de descubrir su esplendoroso pasado.

Todo ello tuvo lugar entre el 16 y el 24 de septiembre de 1995, en tierras murcianas, andaluzas y en Marruecos.

DESARROLLO DE LA VUELTA

El sábado día 16, al mediodía, partimos de la base aérea de Getafe las dos tripulaciones que íbamos a participar en la Vuelta, constituidas por dos pilotos cada una de ellas. Esa misma mañana partía también de Getafe el T-19B del ala 35, que iba a apoyar técnicamente al desarrollo de la misma.

Nuestro destino común era la base aérea de San Javier (Murcia), donde tras la concentración inicial de los participantes, se iniciaría al día siguiente la 1ª etapa.

Allí la organización de la Vuelta nos recibió y nos hizo entrega de un sinfín de material relativo al desarrollo de la competición, así como varios obsequios por participar.

Aprovecho para dar las gracias a todos los miembros de la A.G.A., que en todo momento apoyaron a la Organización de la Vuelta y nos dieron una extraordinaria bienvenida.

Después de la concentración y demás trámites, un autobús nos desplazó a Murcia capital, donde se celebró la inauguración oficial de la Vuelta con una magnífica cena.

El domingo día 17, después del traslado a la base, se celebró un briefing general y se dieron las instrucciones previas al desarrollo de la 1ª etapa (Murcia-Córdoba) de 460 km, llamada "Ruta de Münzer, de León el Africano y del Califato".

Las etapas consistían en volar una ruta preestablecida por unos puntos, la mayoría pueblos de notable raigambre histórico, que la organización había es-



Sobrevuelo de territorio marroquí.



Sobrevuelo de territorio marroquí cuarta etapa Marrakech-Fez.



Vuelo en formación junto a participantes civiles en la tercera etapa Jerez-Marrakech.

tablecido con anterioridad y que se nos daba en un rutómetro de etapa. Conocidos los puntos, ya sólo quedaba la labor de hallar su ubicación en el mapa y obtener sus coordenadas, para así trazar el correcto trazado en el mismo y volar la ruta con la mayor exactitud.

Cada punto de la ruta, los cuales estaban numerados, debía ser identificado como verdadero o falso, mediante la correspondiente fotografía que nos daban en un sobre, justo a la hora de iniciar el despegue y ajuste de cronos a la salida de la etapa. También en el sobre había varias fotografías, clasificadas por letras y en número variable por etapa, que había que identificar durante la ruta y posicionar respecto al punto anterior en kilómetros.

También las comprobaciones de crono eran varias durante la ruta, en puntos definidos o bien ocultos. Todo ello además de algunas tomas de precisión, identificación de letras de puntos de crono o paineles ocultos, formaban parte de las pruebas de la competición. Para establecer la clasificación de cada etapa y la general, la organización tenía establecido un baremo de penalizaciones por errores y fallos en las diferentes pruebas, sumando las mismas al cómputo de cada tripulación. Finalizada la 1ª Etapa todos los aviones nos recuperamos en el Aeródromo de Córdoba; de allí tras efectuar las labores técnicas de repostaje y preparación de los avio-

nes para la etapa del día siguiente, partimos para el hotel, designado por la organización, para nuestra breve estancia en Córdoba.

Ya en el hotel tuvimos un almuerzo y ya el resto del día era libre para poder hacer algo de turismo por la ciudad. Por la noche, como durante

todos los días de la Vuelta, tenía lugar una cena y entrega de premios de la etapa, las cuales eran bastante largas.

Después se nos daba el rutómetro de la etapa del día siguiente y enseguida nos disponíamos a preparar la etapa del siguiente, trasnochando bastante.

Al día siguiente, lunes 18, partimos temprano para emprender la 2ª etapa



(Córdoba-Jerez) de 390 km llamada "Ruta de Washington Irvin - Al-Mutamid". Después de comprobar la meteo del día y ultimar pequeños detalles, todos los participantes iniciamos el vuelo. La ruta transcurrió por las provincias de Córdoba, Jaén, Sevilla y Cádiz. Llegamos al aeropuerto de Jerez sobre media tarde. Allí se efectuó el almuerzo, en las instalaciones del antiguo pabellón de oficiales de la Base Aérea. Una vez acabado el mismo todos los participantes y demás miembros de la organización partimos al

E-24-06 ya que la primera tuvo algún problema con la radio.

La ruta se inició desde Jerez pasando por Véjer, Tánger, y de allí seguimos una ruta visual, designada por el servicio de Control ATC marroquí, notificando en una serie de puntos preestablecidos y manteniendo un nivel VFR sin ningún tipo de restricciones, salvo la frecuencia ATC que variaba según el nivel mantenido. La meteo en toda la ruta fue excelente, pudimos disfrutar plenamente del vuelo admirando el paisaje marroquí.

planificó la ruta del día siguiente. La 4ª etapa Marrakech-Fez (425 km), "Ruta de los Almorávides", fue también de signo turístico. La etapa la realizamos en formación las dos E-24, más adelante se unió el T-19B del ala, momento en el cual aprovechamos para hacer algunas fotografías. Finalmente éste abandonó la misma y nos recuperamos en el aeropuerto de Fez sin novedad. Allí, como de costumbre se efectuó el repostaje de aviones y tras una breve recepción nos trasladaron al hotel. Ya en Fez ciudad, las autoridades de la ciudad nos invitaron a conocer el famoso zoco de la ciudad. Allí, como en todo típico zoco del Magreb, pudimos contemplar un sin fin de variedades de puestos y tiendecitas así como adentrarnos en la vida cotidiana de la gente de la ciudad.

Como anécdota mencionar cómo era el tráfico por las calles de Marrakech, un sin fin de motocicletas, bicicletas, coches, camiones... todos ellos inmersos en una especie de jungla rodante.

Ya por la noche, tras acabar la cena, se dieron las instrucciones relativas a la 5ª etapa, Fez-Vélez Málaga (450 km) llamada "Ruta de los Almorávides y de Al-Isidri", la cual nos llevaría de nuevo a tierras españolas.

La ruta de la misma, gracias a la coordinación con el A.T.C. marroquí, se hizo prácticamente directa, vía Tetuan y Ceuta, para a partir de Ceuta realizar la fase deportiva de la misma. Ésta transcurrió por las ciudades costeras de la Costa Azul española, teniendo como fin el aeródromo de Málaga, situado en las proximidades de Vélez Málaga.

La recuperación al campo fue también un poco descoordinada en lo relativo a los tráficos; pero finalmente todo el mundo tomó sin novedad.

Allí se nos ofreció un pequeño almuerzo, a base de tapas, servido de forma simpática y servicial, por varias chicas de la tierra.

Una vez acabado el almuerzo, nos dirigimos a una zona residencial de pequeños bungalós a orillas del mar, cerca de Torre del Mar. Allí pudimos darnos un baño y descansar de la etapa del día.

A la mañana siguiente tenía lugar la 6ª etapa Vélez Málaga-Armillá (Granada) (330 km) llamada "Ruta de los Almohades y de los Nazaríes".



Formación de una BE-33 (42-20) junto a T-19B de apoyo del Ala 35 sobrevolando territorio marroquí en la cuarta etapa Marrakech-Fez.

hotel. Este se encontraba muy cerca del aeropuerto, allí descansamos y después de un baño, nos dispusimos a disfrutar de un pequeño cóctel y la cena. Durante la misma se entregaron los trofeos del día y se dieron las instrucciones para la 3ª Etapa, la cual no entraba dentro de la competición, sólo tenía carácter turístico al ser el inicio del vuelo en territorio marroquí.

El trayecto era (Jerez-Marrakech), "Ruta de los Almorávides", de 610 km. Para el desarrollo de la misma se hicieron varios grupos de cinco a seis aviones cada uno de ellos, para realizarla así en varias formaciones, debido a que varias tripulaciones por su poca experiencia y desconocimiento del inglés o francés, no estaban capacitadas para afrontarlas individualmente. Los dos aviones del 42 grupo, junto con varios más, formamos la formación número 6, siendo la E-24-20 el líder de la misma. Finalmente pasó de Líder la

La ruta pasaba por puntos próximos a ciudades como Kenitra, Rabat, Casablanca... etc. Pudimos contemplar desde el aire toda la zona costera y del interior de la zona oeste de Marruecos. Finalmente siguiendo la ruta llegamos a Marrakech, contemplamos la ciudad, y después iniciamos las maniobras dadas por la torre de control para proceder al aeropuerto. Fuimos recibidos en la parte civil, ya que la zona militar quedaba excluida para la organización. Allí efectuamos el repostaje y chequeo post-vuelo y las autoridades marroquíes nos llevaron a la ciudad para alojarnos en el hotel asignado.

En el hotel almorzamos y después de un pequeño descanso, partimos a visitar de forma informal la ciudad, más tarde se nos ofreció una recepción oficial, y visitamos varios centros de interés turístico.

Ya por la noche se celebró la correspondiente cena de bienvenida y se



Formación de una Be-33 (42-20) junto al T-19B de apoyo del Ala 35 sobrevolando territorio marroquí en la cuarta etapa Marrakech-Fez.

Ésta sería la etapa más importante en el aspecto deportivo, un sin fin de puntos y pruebas la hacían como la etapa decisoria de la Vuelta; pero debido a unos problemas técnicos a la hora de entregar los sobres con las fotos, se tuvo que suspender el recorrido original y modificar plenamente la misma haciendo el vuelo directamente a Armilla, haciendo únicamente allí la toma de precisión. Una vez en Armilla fuimos a visitar al coronel jefe de la base y a darnos una vuelta para visitar a algunos compañeros destinados en el ala 78. Seguidamente marchamos para Granada ciudad, donde íbamos a permanecer dos noches y a disfrutar de su gran valor histórico-cultural, visitando la Alhambra y otros monumentos importantes.

El alcalde de Granada en nombre de la ciudad nos ofreció una cena de recepción en el Alhambra Palace, desde donde pudimos contemplar la hermosura de la ciudad de Granada al anochecer.

Al día siguiente, se disputaría la 7ª etapa, la cual en un principio sería prácticamente turística; pero por los problemas técnicos de la anterior también se modificó y pasó a ser una etapa valedera para la clasificación deportiva de la Vuelta. Ésta tuvo su ruta en las Alpujarras partiendo y finalizando en Armilla (200 km).

Tras la última etapa, la fase deportiva de la XXX Vuelta Aérea a España



Tripulación participante en ruta turística en la ciudad de Marrakech.

había finalizado, quedando sólo la cena de despedida y la entrega de trofeos, la cual tuvo lugar en Sierra Nevada. El domingo día 24 tuvo lugar un pequeño festival aéreo en Armilla, en el cual participaron varios aviones y helicópteros así como algunos paracaidistas. Tras la finalización del mismo los participantes de la Vuelta se dispersaron a voluntad dando por finalizada la Vuelta Aérea a

España de 1995, con la ilusión de realizar pronto la próxima en el 96.

El pequeño destacamento del 42 grupo y del ala 35 partió para Getafe el mismo día 24 dando por finalizada su participación y apoyo en la misma.

En lo relativo a las clasificaciones, las tripulaciones del 42 grupo formadas por los capitanes Caballero y Rivero (E-24-20 Rallye 25) y el comandante Chamorro y teniente Blanco (E-24-06 Rallye 26) obtuvieron el 4º y 8º puesto respectivamente, de un total de 27 aviones, obteniendo varios trofeos y un sin fin de souvenirs por su participación.

Aprovecho ya finalizando el artículo para dar las gracias en nombre del 42 grupo y del ala 35, como representación del Ejército del Aire, al Real Aeroclub de España y al Aeroclub de Granada y a todas las personas que han hecho posible el desarrollo de la XXX Vuelta Aérea a España 1995 ■

