

EL VUELO A ROTA

Relato de un viaje singular

EL GPS "PATA NEGRA"

Reconozco que me pasé tres pueblos con la "charla" que le di a mi amigo Carlos San José cuando se compró el Garmin AERA 795. Yo tengo un Pilot III desde hace muchos años y aunque la pantalla es pequeña y monocroma, hasta ahora me ha dado un magnífico servicio y no he necesitado de estas grandes prestaciones y sofisticaciones que tienen los nuevos GPS.

Por esta circunstancia y dado el "pastón" que le costó (1.600 €), con las penurias económicas que padecemos, me pareció un gasto desmesurado y dado que él no tiene avión, le reproché lo que yo entendía como un despilfarro. Al final del este viaje, he pedido perdón a Carlos y he reconocido que fue una buena inversión, ya que la ayuda que nos ha prestado en este viaje ha sido extraordinaria.

UN VIAJE PROMETEDOR

PILOTEX informó que el RACE de acuerdo con la Armada Española, había organizado un viaje a la Base conjunta hispano-americana de Rota, con el fin de que pudieran aterrizar aviones civiles en esta Base y permitir que, durante tres días, los pilotos y acompañantes pudieran visitar la Base y confraternizar con el personal militar.

El viaje me pareció muy interesante, se lo comenté a Carlos, con el que suelo compartir vuelos en mi Dimona y a él le pareció fantástico. Como sabe que desde mi jubilación mi economía no es muy boyante, se apresuró a decirme que el corría con todos los gastos si yo ponía el avión para este viaje.

Obviamente asentí ante tan generoso ofrecimiento e hicimos la inscripción para el viaje. El programa consistía en empezar la visita el día 20, para lo cual Rota había previsto una ventana que permanecería abierta desde las 15 a las 18, ambas horas locales y la vuelta se haría el día 22, para lo cual también había previsto una ventana de 11 a 13 horas locales.

Yo calculé que saliendo de Ocaña después de las 12 h. Llegaríamos a la Base sobre la hora de apertura de la ventana y así estaríamos en el circuito de aproximación antes que se pudiera formar congestión del tráfico aéreo, dado que nuestra costumbre no es precisamente la de ser madrugadores.

La climatología era estupenda y lucía un sol radiante, hice el plan de vuelo con Cuatro Vientos y despegamos poco después de las 13 h. Carlos estaba con su GPS "pata negra" como un niño con zapatos nuevos, desplegó una parafernalia de piezas y cables que constituían el soporte de la gran pantalla del GPS que, precisamente no estaba pensado para el Dimona, lo cual aproveché para seguir recriminándole la compra del mismo. Al final logró sujetarlo en el borde del cuadro de instrumentos y empezó a seguir el rutómetro que había programado.

Carlos había previsto ir al VOR de Hinojosa que está justo donde empieza el TMA de Sevilla, al cual arribamos sin novedad y una vez que estábamos entrando en dicho TMA llamé a Control Sevilla para notificar nuestra presencia e intenciones.

EL VUELO SE COMPLICA

Entonces empezaron las dificultades. En primer lugar Sevilla no contestaba a nuestras llamadas, así que continuamos el vuelo llamando periódicamente sin que obtuviéramos ninguna respuesta, con lo cual, aunque nosotros sí que les escuchábamos, nos hacía pensar que podría ser por la distancia o la posibilidad de que tuviéramos un problema de transmisión, lo que nos producía cierta intranquilidad.

Seguimos insistiendo y por fin Sevilla nos contestó. Qué bien, la radio funcionaba, pero la alegría duró poco, control nos dio una clave para el transponder, la pusimos y continuamos el vuelo, pero al cabo de unos minutos, nos llamaron preguntando si estamos respondiendo en la clave indicada ya que no tenían contacto radar. Asentimos pero confirmaron que seguían sin tenernos en pantalla, en vista de lo cual el controlador, que no era muy amable por cierto, nos comunicó que no podíamos volar sin control por el TMA y nos ordenó salir fuera y bajar para mantener 1000 pies de altitud.

La posibilidad de que el transponder estuviera averiado era un problema importante, además el tema se complicaba sensiblemente ya que aunque volábamos muy próximo a la línea descendente del TMA, entre esta y la R 83 de Badajoz, además el terreno era muy accidentado y mantener tan baja altura no era muy de mi agrado.

Empezamos a descender a la vez que seguimos volando siguiendo prácticamente la línea del TMA, muy preocupados porque pensábamos lo que podría pasar en la arribada a Rota si el controlador de la Base nos pidiera poner una clave en el transponder. Para mayor dificultad el controlador de Sevilla, nos exigía con frecuencia que le diéramos la posición y altura, a pesar de que yo le había confirmado la salida del TMA. Realmente no llegaba a comprender que era lo que le preocupaba tanto.

Darle la posición exacta era un poco engorroso porque aunque por mi GPS yo sabía las coordenadas, darle el radial y distancia, me exigía estar cambiando en los menús del GPS y Carlos todavía no estaba suficientemente ducho en el suyo para prestarme ayuda. Por otra parte, en la carta de aproximación a Rota, había que tener mucho cuidado en no sobrevolar la LER 154 que corresponde al Coto Doñana, nosotros pensábamos entrar en el circuito VFR por el punto November que estaba en el mar, próximo a la costa pero no podíamos dirigirnos directamente ya que entonces sobrevolaríamos el Coto por la parte superior, así que había decidido entrar en la costa más al norte, a la altura de Almonte, para luego volar rumbo Sur por el mar al punto N.

Iba a contarle al inquieto controlador mis intenciones cuando Carlos me dijo que en su magnífico GPS veía un punto de notificación que no estaba en la carta VFR, posiblemente porque solo se usaría en los vuelos IFR, el "Onuba" que estaba por encima del coto. Miré su pantalla y efectivamente estaba fuera de la zona restringida y desde este punto podríamos dirigirnos al punto N sin problemas. Así que le comuniqué al controlador que nos dirigíamos al punto Onuba confirmándole rumbo y altura. Esta comunicación pareció tranquilizarlo, porque no volvimos a escucharlo hasta que le confirmamos la arribada al Punto Onuba y nos autorizó a pasar a control Rota. También empecé a pensar que quizás lo que se gastó Carlos en la compra del GPS "pata negra", no había sido un despilfarro.

A partir de ahí todo fue un camino de Rosas, La torre de Rota nos autorizó la aproximación vía punto N para dar viento en cola derecha para la pista 28 y después base y aterrizaje. Nos mandó

un amarillo al cual seguimos a la plataforma donde unos señaleros nos indicaron donde aparcar. Cuando paramos el motor y salimos del avión, vimos que no había ninguno mas aparcado, preguntamos a los señaleros los cuales amablemente, nos confirmaron que éramos los primeros en llegar. Nos pusimos muy contentos, después de todo, el viaje había salido perfecto.

UNA VISITA MUY INTERESANTE

Después de ponerle los calzos al avión, nos llevaron al bar de oficiales donde permanecemos tomando unas bebidas, atendidos por dos amables señoritas, hasta que llegaron las demás tripulaciones. En total, el viaje lo habían completado sobre 100 personas procedentes de todo el País y 40 aviones de diferentes tipos; desde varios bimotores, incluido una Cessna Caravan, hasta una considerable cantidad de ultraligeros de última generación, pasando por las clásicas Cessnas y Pipers.

Una vez completada la llegada de todas las aeronaves, nos trasladaron en dos autocares al Hotel donde había prevista una cena optativa a las 9, que fue aceptada por la mayoría de los participantes y que transcurrió en un ambiente estupendo.

A la mañana siguiente, nos llevaron a la Base en los dos autocares para empezar la visita a la misma. Nos dividieron en dos grupos y dirigidos por personal militar, fuimos recorriendo los grandes hangares donde pudimos ver las diferentes escuadrillas de helicópteros de lucha antisubmarina, hasta acabar en el hangar donde se mantienen los aviones Harrier. En todo momento el personal que dirigía la visita contestó amablemente y con detalle todas nuestras preguntas y nos dejaron hacer todas las fotografías que quisimos, resultando una visita muy amena y de gran interés.

Terminado el recorrido por los hangares, nos dirigimos al comedor de oficiales donde compartimos una comida muy agradable y nos preparamos para la segunda parte de la visita en la cual estaba previsto visitar un Galaxy y el portaaeronaves Rey Juan Carlos I.

Por desgracia el Galaxy que teníamos previsto ver, tuvo que salir unos minutos antes de que llegáramos a la plataforma y tuvimos que conformarnos con un avión de carga que, aunque con la mitad del tamaño del Galaxy, fue interesante. Aunque estábamos en la zona americana, también el personal militar fue muy amable con nosotros y nos dejaron sentarnos en el puesto de pilotaje y hacer las fotos que quisimos.

A continuación nos dirigimos al puerto para el plato fuerte, que era visitar el portaaeronaves Juan Carlos I, que realmente fue lo más interesante del día. Como durante toda la visita, el personal militar fue extraordinariamente amable con todos nosotros, nos enseñaron el barco de arriba abajo y nos dejaron hacer todas las fotos que quisimos.

Sería muy extenso explicar todo lo que vimos, así que solo relataré lo que más nos llamó la atención, como la existencia de dos puentes de mando. Uno el propiamente del navío, que estaba orientado a proa y otro de las operaciones de vuelo, desde donde se controlaban las funciones de despegue y aterrizaje de las aeronaves, que estaba orientado a babor, donde estaba la cubierta de vuelo, ambos tenían una amplia cristalera similar a las torres de control de los aeropuertos.

El procedimiento en las operaciones de las aeronaves era el siguiente: El capitán del barco como tal, era el que situaba al mismo en las condiciones de rumbo y velocidad necesaria para dichas

operaciones de vuelo, después de lo cual, su misión se reducía a mantener dichos parámetros y, por decirlo así, pasaba el mando al puesto lateral que daba a la pista, donde se controlaba y dirigían las operaciones de vuelo, así como todos los movimientos de la cubierta.

Los pilotos de los Harriers, que fueron a los que yo hice más preguntas, nos explicaron con detalle como era el procedimiento de despegue. La mayor diferencia en el puesto de pilotaje, de estos reactores con los de despegue normal, era una palanca que tenían al lado izquierdo de la cabina semejante al colectivo de los helicópteros, con la que podían orientar el ángulo de las toberas. Orientaban las toberas a 10 grados al comenzar la carrera de despegue, para inmediatamente que cruzaran la línea amarilla de final de la rampa de despegue, aumentar el ángulo para seguir subiendo hasta coger la velocidad suficiente para ponerlas en la posición de vuelo normal.

Normalmente despegaban en pareja, el primer Harrier hacia un viraje a la derecha para inmediatamente después, virar a la izquierda perpendicular al barco, justo al cruzar la línea de pista (QMS), en ese momento, despegaba el segundo, el cual viraba directamente a la izquierda para seguir al primero. Según me dijeron este sistema facilitaba el rápido agrupamiento de los dos aviones. La toma sobre cubierta se realizaba siempre en configuración de vuelo vertical.

En fin como decía, relatar todo lo que vimos sería muy extenso y difícil de explicar, si alguno tiene interés, podré contarles algo más cuando nos veamos en nuestras reuniones. De todas formas quiero hacer una mención especial al centro de adiestramiento de las tripulaciones de rescate de los helicópteros, que consistía en una nave de paredes altas con una piscina donde se simulaba un mar embravecido y desde una plataforma se podía descolgar un cable como el que baja del helicóptero para izar a los naufragos, tenía una especie de balcón alto en un lateral desde donde se podía observar el ejercicio.

En el momento que nosotros estuvimos allí, estaban simulando un rescate nocturno, el recinto estaba totalmente oscuro, alumbrado por un foco instalado en la parte superior como sería el de un helicóptero. Era francamente impresionante, en el agua había varias personas, entre naufragos y rescatadores, en aquella obscuridad, con unas olas considerables que hasta salpicaba el balcón donde estábamos y con el estruendo normal de una tormenta, con truenos y relámpagos, era como decía, impresionante.

BENDITO GPS

Por la noche un grupo de colegas nos fuimos a Sanlúcar de Barrameda donde estuvimos recorriendo sus concurridos bares tomando las ricas tortitas de camarones y otras delicias gastronómicas de la zona, regadas con abundante cerveza.

A la mañana siguiente volvieron los autocares para llevarnos a la Base, el día apareció con nubes fragmentadas a poca altura pero con grandes claros, lo que no presagiaba ninguna dificultad meteorológica para el vuelo de regreso, pero cuando llegamos a la Base el tiempo había empeorado, mostrando un incremento de nubosidad procedente del Oeste de donde venía el viento, presagiando que la meteo iría a peor.

Intuyendo este empeoramiento, nos dimos prisa y fuimos de los primeros en solicitar rodaje a punto de espera. Habíamos hecho plan de vuelo a Trebujena, porque habíamos quedado con Agustín y con otros dos pilotos que habían venido de Extremadura en volar al aeródromo para comer allí todos juntos.

Nos autorizaron a punto de espera, cuando llegamos éramos el num. 2 , detras de una Piper Arrow , el frente avanzaba y el tiempo empeoraba con rapidez. Empezábamos a estar impacientes porque no sabíamos porqué la Arrow seguía manteniendo corto de pista, ya que nosotros todavía estábamos en frecuencia de rodadura y la Arrow estaría ya en frecuencia de torre. Comprendimos el motivo al ver un avión de carga americano que estaba en final, aunque sin saber por qué, la Arrow continuó todavía bastantes minutos en espera, después que el avión de carga hubiese aterrizado, mientras nosotros seguíamos impacientándonos.

Detrás de nosotros, en la calle de rodaje, iban acumulándose los aviones mientras las condiciones meteorológicas empeoraban por momentos, supimos después, que la mayoría de Aeropuertos de la zona como Córdoba y Sevilla estaban cerrados por mal tiempo. Por fin la Arrow entró en pista y empezó a la carrera de despegue, pasamos a frecuencia de torre la cual nos confirmó que, dado que íbamos a un aeródromo que estaba tan solo a unas 16 millas, control Sevilla había aceptado un plan de vuelo visual especial y nos autorizó a entrar en pista y despegar para inmediatamente virar a la derecha rumbo a Trebujena, manteniéndonos bajo los mil pies donde se suponía estaba la base de las nubes.

Nada más despegar y poner rumbo a Trebujena nos dimos cuenta que de mil pies nada de nada, el frente había entrado totalmente y la visibilidad era cada vez menor, de hecho luego nos confirmaron los pilotos que estaban en la rodadura, que en cuanto despegamos y viramos a la derecha desaparecimos literalmente. Además como el Dimona no tiene horizonte artificial, no tenía más remedio que seguir bajando conforme las nubes y la lluvia nos permitían ver algo. Carlos, sensatamente, me pidió que volviéramos a Rota, así que un poco contrariado al final decidí que lo mejor era hacerle caso.

Pedí autorización para regresar al campo. El controlador me autorizó inmediatamente, seguramente también había comprobado el rápido empeoramiento, y me pidió que reportara campo a la vista. En este momento tan complicado, yo veía en mi modesto GPS que estábamos al Noreste de la pista, con lo cual dirigirme hacia ella para luego hacer viento en cola era algo complicado. Entonces mirando la carta de aproximación visual, me di cuenta que había un punto de notificación VFR, el punto R, que estaba al Este de la pista 28 y relativamente cerca del QMS de la misma, con lo cual, lo mejor era dirigirme a este punto y cuando estuviera “a beam” de la pista, virar a la derecha y dirigirme a ella pudiendo volar a baja altura, en caso que la visibilidad empeorara, sabiendo que normalmente la senda de aterrizaje está libre de obstáculos altos.

Le comuniqué al controlador que prefería dirigirme al punto Romeo para luego virar a final, el controlador me autorizó enseguida, además creí percibir en él un tono más tranquilo, seguramente había comprobado que sabíamos lo que estábamos haciendo, y me pidió que notificara arribando al punto R.

El único problema que aparecía al tomar esta decisión, era que este punto no aparecía en mi GPS y aunque tenía las coordenadas en la carta de aproximación, dárselas al Pilot III requiere una operativa y un tiempo que con la atención que requería la situación en la que estábamos, representaba una considerable dificultad.

Entonces entró en acción el GPS “Pata negra”. Carlos me confirmó que él si tenía el Punto R en su pantalla, así que puse rumbo a donde me señalaba el punto en la pantalla, continuamos durante unos minutos y cuando vi que íbamos a cruzar el QMS de la pista 28, le confirmé a la

torre que estábamos arribando a dicho punto. El controlador, que en todo momento estuvo muy pendiente, nos autorizó a aterrizar y nos pidió que le confirmáramos “pista a la vista”.

Por fin las luces del umbral de la pista aparecieron ante nosotros, se lo comunicamos a la Torre, esta nos autorizó a aterrizar. Cuando nos dirigíamos a la plataforma, tanto el controlador como nosotros, compartíamos la misma euforia. Yo justifiqué mi vuelta diciéndole que era mejor estar en tierra que volando con problemas, y él me dijo coloquialmente, que así podría aprovechar para volver a la ciudad y disfrutar de su gastronomía.

Los señaleros que nos esperaban, nos ayudaron a aparcar y al contarles como había empeorado el tiempo, nos dijeron que solamente un avión salió detrás de nosotros, pero que al ver la situación, directamente hicieron viento en cola y aterrizaron, los demás aviones que estaban en la pista de rodaje, volvieron al aparcamiento. También nos dijeron que vieron las luces de aterrizaje del Dimona, prácticamente cuando estábamos encima de la pista.

Cuando dejamos calzado el avión, me dirigí bajo la lluvia a la torre, con el propósito de darle las gracias al controlador por su ayuda, pero el oficial de tráfico me dijo que las ordenanzas prohibían subir a la torre al personal civil, aunque me prometió que él se encargaría de dárselas personalmente en mi nombre.

Al final, resignados, nos reunimos en la Residencia de Jefes y Oficiales con las demás tripulaciones, nos tomamos unos refrescos y decidimos quedarnos allí a comer. Mientras pasaba el tiempo, nos dimos cuenta que por el Oeste empezaba a aclarar, lo cual hacía presagiar que el frente estaba pasando. Después de una hora y media, el techo había subido a unos mil pies o más, así que nos fuimos a tráfico y preguntamos si podíamos salir para Trebujena. Control Sevilla aceptó otra vez un plan de vuelo visual especial, nos fuimos al avión y despegamos rumbo a Trebujena.

En esta ocasión, aunque el techo de nubes no era muy alto, vimos que podríamos llegar Trebujena sin mayor problema. El controlador nos dio, esta vez, una clave para el transponder, que nos volvió a preocupar, efectivamente ocurrió lo que nos temíamos; no aparecíamos en pantalla. Cuando estábamos esperando tener que volver otra vez, el controlador dijo las dos palabras mágicas: “Contacto radar”. ¡Yuppy! el transponder funcionaba!. Así que visiblemente alegres, continuamos hacia Trebujena donde aterrizamos sin novedad, inmediatamente me apresuré a llamar a control Rota para cerrar el plan de vuelo y darle las gracias al controlador por la ayuda que en todo momento nos había prestado.

También los otros dos paisanos llegaron con su EuroStar, y junto con otros pilotos del campo nos fuimos a un restaurante que está al lado del miso, donde disfrutamos de una estupenda comida. Por cierto aprovecho la ocasión para destacar la calidad del restaurante, la pena es que está muy lejos de Madrid y no me permite ir a comer con la frecuencia que me gustaría.

Después de comer, repostamos y dado que Carlos había quedado con un amigo de Sevilla para cenar, volamos a La Juliana, donde su amigo nos estaba esperando, había reservado un hotel donde descansamos un poco y luego nos llevó a un buen restaurante de la Capital cuyo nombre no recuerdo. Cuando terminamos de cenar, regresamos al hotel donde por fin descansamos después de un día bastante movido.

A la mañana siguiente, el amigo de Carlos nos llevó al aeródromo de La Juliana, por cierto tengo que reconocer que tienen unas buenas instalaciones, tanto la pista como la gran plataforma, la única pega es que nos cobraron 25 € por la tasa de toma y plataforma, lo cual me parece que con la crisis, estas tasas debían reducirse y ayudaría a los económicamente débiles (casi todos), a dejar los vuelos locales y viajar a otros campos. Una vez pagamos las tasas, volamos hacia Ocaña donde llegamos sin novedad a mediodía.

De este viaje se podrían sacar algunas conclusiones: La primera es que no escarmentamos, no deberíamos haber despegado de Rota en las circunstancias que concurrían. Es increíble que los pilotos veteranos, (por no decir viejos) que solemos recomendar prudencia a los jóvenes, a la hora de la verdad no hagamos caso a estas recomendaciones. Otra conclusión es que hay que programar el vuelo con todo detalle. Aunque yo había pensado arribar por el norte, si además del punto N yo hubiera registrado en mi GPS los demás puntos de entrada VFR, incluido el R, me hubiera bastado mi viejo GPS para hacer lo que hice.

Y para terminar, aquello de que “nunca por mucho trigo es mal año”, es decir, que cualquier aparato que pueda sernos de utilidad para el vuelo, nunca estará demás, como es el horizonte artificial. He oído muchas veces aquello de: “para que poner un horizonte si yo no voy a volar entre nubes”. Pero hay que saber que en alguna ocasión las condiciones climáticas pueden cambiar bruscamente y ponernos en una situación donde echaremos de menos no tener este instrumento. No digamos el hecho de tener un GPS “pata negra”, está claro que nos puede dar una cantidad de datos que pueden proporcionar una ayuda incuestionable, ya sé que algunos dirán que volar con esta clase de ayudas es una “mariconada”, pero es el futuro y la tecnología es imparable.

Mientras no nos sustituyan por Drones.....

Angel Jiménez

FOTOS



ARRIBADA A ROTA



PLATAFORMA





MANTENIMIENTO DE HELICOPTEROS Y HARRIER



LOS DOS PUENTES DE MANDO



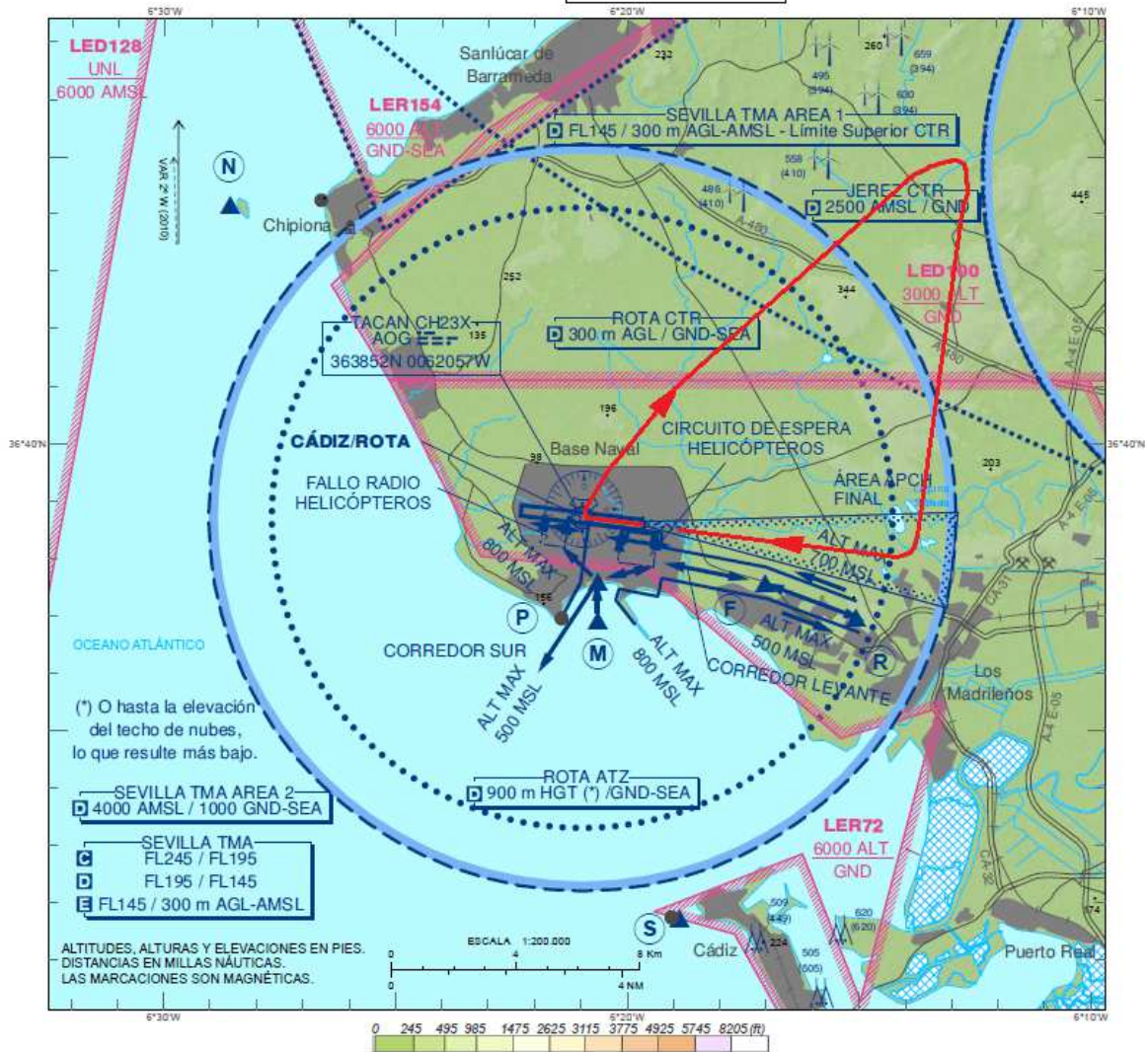
COMIDA EN TREBUJENA

CARTA DE APROXIMACIÓN VISUAL / VAC - OACI

ELEV AD 87

APP	128.500
TWR	119.750
ATIS	267.600
TWR HEL	341.150

CÁDIZ/ROTA LERT



RECORRIDO QUE HICIMOS POR LA TORMENTA