

# A tobera abierta

LEOCRICIO ALMODOVAR MARTINEZ,  
General de Aviación

**Q**UERIDOS Miguel y Rafael, cuántos recuerdos me habéis traído con vuestro artículo "Historia apasionada de los F-104 en España", escrito al alimón —una suerte torera de mucho adorno— y publicado en la Revista "Aeroplano núm. 3": El "Basilio", el Simulador en Jever, los vuelos nocturnos, los incidentes, el primer vuelo a Italia... ¡Cuántas cosas!

¿Recuerdas también Rafael que un día fuimos programados tú y yo en un doble mando para un vuelo de transición y acrobacia en el que yo intentaría prepararte como instructor en vuelo?

Fue el día 25 de junio de 1968.

Lunes por más señas. Yo estaba a punto de ascender a comandante y había que formar algún instructor para reemplazarme. Tú fuiste uno de los elegidos. Y mira por donde, el doble-mando que nos tocó en "suer"te fue el 01, el que hizo el primer viaje a Italia y que volvió a Torrejón felizmente el día anterior. ¡Quién nos iba a decir durante la preparación de nuestra misión, el lío en que nos íbamos a meter un rato después! ¡Cuántos recuerdos!

Pero en vez de recordar yo, quizá sea mejor nos los cuente el propio avión, tal y como se lo contaría a los otros aviones esa noche en el hangar "The Pros nest" "El nido de los mejores" que vosotros citáis en vuestro artículo. Allí, cansado, manchado de aceite y con sus registros abiertos para hacerle la inspección posterior al incidente, el TF-104G-01 bien pudo mantener con algún otro avión en inspección un diálogo así:

— "Qué te ha pasado, macho... vaya pinta que tienes... sucio de aceite, cansado, pálido, con las "patas" hinchadas..."

— Calla hijo, calla; vaya día me

han dado dos pilotos que se han tomado las cosas en serio y han intentado sacarme el máximo rendimiento..."

— "Cuenta, cuenta, me tienes en áscuas".

— "Escucha pues: Esta mañana hacía mucho calor, ya sabes. A pesar de todo, me programaron para un vuelo de instrucción.

Cuando ví venir a los dos pilotos pensé, veremos cómo me tratan, pues llevo unos días bastante agitado.

Al principio me trataron bien. Ya sabes que en la revisión exterior, te pasan la mano por el lomo, te tocan las cositas que tenemos más o menos salientes, te abrochan algún que otro registro y, aunque también te dan alguna patadita en las ruedas para ver cómo las tenemos de hinchadas, la verdad es que estas pataditas suelen ser más bien rutinarias y flojas, y no hacen daño. Pero, no sé por qué, no las tenía todas conmigo. Sabía que era un vuelo para preparar a un piloto como futuro instructor y aquéllo, si se lo tomaban muy a pecho, podría ser bastante duro.

El educando de profesor se sentó en la cabina posterior, donde todo es igual que en la de delante, pero desde donde se ve más avión y me-

nos pista. El profesor del educando se sentó en la de delante donde, a poco que yo coligo, más les gusta ir; ¡diablos de chicos...!

Todo iba bien. Despegamos normalmente, aunque tuve que hacer más larga la carrera debido al calor. Hicimos nuestra salida instrumental y me llevaron al sitio; esto del sitio no lo tengo muy claro pues algunas veces, cuando les oigo hablar, en vez de decir "me lo llevé al sitio..." escucho algo así como... "me lo llevé al huerto". Pero como nosotros somos americanos, quizá nunca seamos capaces de entender estas diferencias. Lo cierto es que me llevaron al sitio o al huerto y seguí expectante su conversación que según iba transcurriendo, me originaba un pensamiento de angustia. No me gustaba el asunto. Hacía

calor y yo estaba cansado; ya sabes que ayer me crucé el Mediterráneo desde la Base de Grosetto en Italia. Precisamente, el que iba en la primera cabina fue quien también la había ocupado en la travesía que te digo. Pero no me respetaron. Y lo que me temía llegó.

Cuando le oí decir que para soltar a un piloto, lo mejor es demostrarle lo que su avión puede o no puede hacer, terminé de pensar y me preparé a aguantar lo que ya no tenía remedio. Pero antes de estar listo del todo, metieron el postquemador, me pusieron de costado y me hicieron hacer un viraje cerrado aguantando 5 "G" continuados. El de delante aún se jactaba de que había que tirar de la palanca con las dos

manos. Y con eso del hazlo tú, ahora yo, ahora tú otra vez, y el mira cómo se revuelve... hicieron que rompiese a sudar. Aunque la verdad es que ellos ya iban sudando un rato antes que yo lo hiciera.

Después hicieron una inversión y, se entretuvieron en ver cómo funcionaba mi mecanismo del "shaker" y "Kicker". El de delante decía al de atrás que tirase con fuerza. Yo, como no podía exceder el ángulo de ataque previsto, les avisaba poniendo en marcha el mecanismo "Shaker" y hacía vibrar la palanca; pero como ellos seguían tirando, no tenía más remedio que actuar el "Kicker" para evitar entrar en una posición totalmente incontrolada; así es que cuando el esfuerzo en palanca que ellos hacían excedía los límites de mi mecanismo, yo transformaba las sacudidas de la palanca en un fuerte empujón de ella hacia adelante, con lo que dejaba el morro y salíamos de la posición. Pero el profe le decía al educando que lo repitiera más veces. Y así, íbamos cayendo verticales por escalones, cada vez que les quitaba la palanca de las manos y bajaba el morro. Por fin el de delante dijo al de atrás que soltase las manos para ver cómo salía de la pérdida yo sólo. Y éste soltó y yo salí. Y yo aguantando. Y aguanté porque aquellos pilotos tenían muy buena intención y porque les noté que estaban encantados con mis cualidades. Hicieron caídas de ala a uno y otro lado y yo recibí las patadas que aquellos desalmados me daban en uno y otro pedal. Y me dejaban aún más colgado con el morro apuntando al cielo y me metían el pie a fondo: Yo, obediente, empezaba a girar lentamente hacia el lado de la patada, como encogiéndome por el dolor que me hacían. Recuerdo que en esos segundos en que no me mandaban del todo, les oía la respiración acelerada hasta que me ponía vertical hacia el suelo y empezaba a aumentar la velocidad. La verdad es que yo también pasaba mi "culin" en ese ratito.

Después de hacer varias caídas de ala, les oí decir que íbamos a volar en invertido.

— "¿Pero... también en invertido...?" — interrumpió el otro avión.

— "Sí, sí, en invertido del de verdad, del que hay que aguantar un G negativo para volar sin perder altura... Pero antes de que me dieran tiempo a recoger mis cosas para que no se me cayesen, cuando salíamos de un "looping" y aún sin reponerme de él, el educando me dio la vuelta y me mantuvo así: Y en esta postura en la que ya se me estaban empezando a cargar los ojos, oí decir al profe que sólo iba-

mos con medio G negativo, que empujase más la palanca y que se ayudase con el compensador para alcanzar un G negativo. Yo hice lo que tenía que hacer, levantar el morro y marcar el G negativo en el contador; también solté toda la porquería que había en el fondo. El profe se sintió satisfecho e hizo notar al educando que todo se cumplía según el libro. Mandó que saliéramos del invertido para no exceder los 15 segundos de combustible e indicó que todas las luces encendidas se apagarían. También dijo que me iban a dar la vuelta otra vez para coger el G negativo desde el principio.

Pero no me dejé. Estaba muy cansado y me dolían todas las cuerdas; ¡Con lo bien que hubiéramos estado haciendo un vuelo rasante sobre una playa! Total, amigo, que decidí tomar la iniciativa y darles un pequeño susto para ver si se estaban quietos de una vez.

Así es que, en lugar de apagar la luz de aceite, la dejé encendida, a la vez que el indicador les iba diciendo que nos quedábamos sin aceite para el motor y para el mando de las toberas móviles de salida.

— "¿Te refieres a los Nozzle...?"

— "Sí, claro, a los Nozzle". Sigo con mi historia, no me interrumpas porque no acabo. Pues bien, a pesar de todo, los bárbaros pensaron que era una falsa alarma. Para hacerles desistir de su error, les fui abriendo lentamente los Nozzle y bajé la presión de aceite del motor. Esto último, con fluctuaciones.

Y tonto sería decirte que ya no me dieron ninguna voltereta más. Los cuatro ojos de los dos muchachos se quedaron abiertos como platos y fijos en el indicador de aceite. De haber seguido con la presión a cero, lo normal es que mi motor se hubiese gripado y hasta es posible que hubiera explotado o se incendiara. Entonces me asusté yo mismo al ver a los dos que el aceite ya no les importaba y que miraban únicamente la anilla del lanzamiento en paracaídas. Oye, que me dejaban sólo era un hecho. Así es que recuperé algo la presión de aceite. Ellos respiraron a pesar de que la situación no la tenían nada clara porque como te dije, los Nozzle seguían abriéndose lentamente y si no los cerraban por el sistema de emergencia o encendían el postquemador, no llegaríamos jamás a la Base. Ten en cuenta que estábamos a 11.000 pies de altitud y a ¡100 millas de Torrejón!

Y empezaron a reaccionar. Tiraron de la manecilla de emergencia. Pero mis Nozzle no se cerraron. Volvieron a tirar y nada.

El piloto de delante seguía dándole tirones a la manecilla sin hacer nada más. Menos mal que el de atrás le gritó que encendiera el postquemador, cosa que hizo rápidamente. Y como la posición de las toberas aún estaban abiertas solamente un poco más de la mitad, no tuve inconveniente en encender el postquemador, notando los tres el gran alivio del empujón de la nueva potencia.

Empezamos a subir. Hablaron con el control de radar al que dicen Matador —será por la gran afición a los toros de Spain—. Le contaron lo que sucedía. Luego conectaron mi radio con Control Madrid y cantaron la emergencia. Les he oído decir algunas veces que ésto es cantar la gallina, pero ya sabes que no ando muy bien de español. Yo, por mi parte, subí definitivamente a 23 psi. la presión de aceite del motor. Así reduje la cosa a un sólo problema. Pero ocurrió algo insólito. Cuando andábamos por 28.000 pies de altitud, el mameuco del profe debió pensar que aquello era debido a un fallo de instrumentos porque las vueltas del motor, los Nozzle, la temperatura y el aceite estaban totalmente estables, como si yo estuviera en el suelo con el motor parado. O quizá pensara también que a partir de estas altitudes, si nivelaba, el exceso de empuje haría que voláramos supersónico, con lo que el gasto de combustible aumentaría considerablemente, consumiendo en breves minutos mi ya poco remanente y originando una parada de motor. Total, que sin mediar palabra, cogió mi mando de gases y lo echó hacia atrás. Y claro, mi postquemador se apagó, a mi se me fue la alegría, dejé de subir y ya nos tienes a los tres metidos en un nuevo lío, porque como bien sabes, con la tobera abierta, aunque llevemos el motor al 100%, únicamente podemos dar 350° de temperatura en lugar de 690° cuando están cerradas, o con postquemador cuando abiertas. Y así, ni vuela uno, ni nada; nuestra ley es descender a un ritmo de 2.500 a 3.000 pies por minuto. Pero la verdad es que no sé por qué te cuento estos datos que tanto conoces, porque eres igual "que yo".

— "No te importe, así me sirve de repaso. Sigue".

— "Al darse cuenta de la barbaridad, el educando gritó al profe algo así como: ¡pero Leo, ¿qué has hecho?! a lo que contestó el otro ¡una cagada como un piano de cola!; pero la verdad es que no lo entendí bien porque no sé que tiene que ver los actos fisiológicos con la música y con haber cometido un grani error. En ese momento estábamos a 70

millas de Torrejón sin saber si llegaríamos o no. Todo dependería ya del régimen de descenso en relación con la distancia y altura y, como no, del buen o mal juicio que tuvieran al hacer la maniobra de aterrizaje. Porque a pesar de que el de delante intentó repetidas veces encender nuevamente el postquemador, yo no pude hacerlo. También lo dice el libro".

Me enfilaron a casa. Establecieron un planeo a 300 nudos de velocidad y empezamos a descender al ritmo que sabes. El profe llamó otra vez a Madrid para comunicar la nueva situación. Madrid preguntó el nivel que se iba a mantener hasta Torrejón y el profe esbozó bajo su máscara una triste sonrisa al pensar que eso es lo que le gustaría: mantener. Su contestación fue rápida: Madrid, desde mi posición hasta Torrejón, cortaré todos los niveles, mi situación es muy parecida a una parada de motor.

Yo me dediqué a obedecer fielmente el mando al que me sometió el piloto de delante; no me podía permitir lujos; si mis ruedas no tocaban el asfalto de Torrejón sería mi muerte porque a ellos, en el caso de no llegar, aún les quedaba el recurso del paracaídas; yo te aseguro, amigo, que eso no me habría fallado: mi asiento lanzable hubiera actuado como la Constitución de los EE.UU. de América lo tiene establecido.

Hubo un silencio en las cabinas. De pronto, oí decir al profe: Rafa, tranquilo que llegamos. Respiré porque el tío hablaba con serenidad. Me animé. Pero de momento, un escalofrío recorrió mi fuselaje al pensar si cometería otro fallo. Pero preferí no pensar y seguir obedeciendo.

Seguimos acercándonos a la Base y descendiendo sin solución de continuidad. La serenidad y el juicio reinó en el equipo: el de la cabina delantera pensaba a gran velocidad y con acierto; el de atrás insinuaba alguna cosa que otra para prevenir algún olvido del otro; yo, fiel, ya no gasté ninguna broma.

El de atrás dijo: apunta a punto alto del tráfico de emergencia. El de delante contestó: no tenemos altura suficiente, hay que ir directamente al punto 270°. Yo les oía y conociendo como conozco nuestras características aerodinámicas, sabía que el asunto lo teníamos bastante difícil. Prevalció la opinión del primero y hacia ese punto nos dirigimos. Pero lo triste era que no teniendo suficiente altura para ir a punto alto ni a punto bajo, nos sobraba para el punto 270°. Así es que el primer piloto decidió ir a ese sitio maniobrando. Puso los flaps en po-

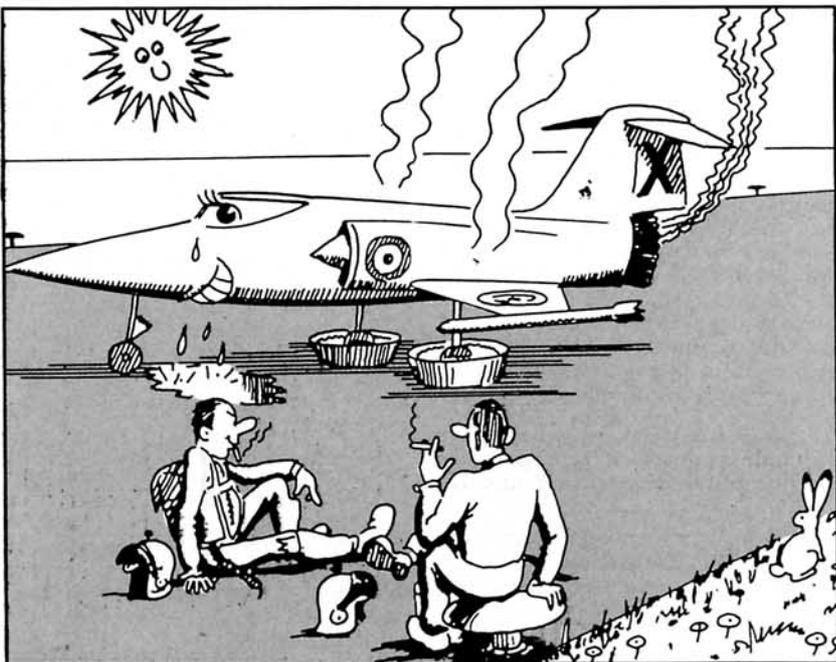
sición media. El de atrás le decía que no perdiese altura, pero aquél, además, redujo el motor, con lo que la temperatura bajó casi a cero. El de atrás le gritó. ¡No cortes que se para! Y el de delante contestó: cortaré menos, pero hay que bajar ¿no ves que si no lo hacemos, haríamos el pasello sobre la pista y nos tiraríamos en paracaídas sobre el río Henares? Yo pedía a todos los dioses que encontraran el punto.

Se despidieron de Control Madrid y me conectaron con la torre. Comunicaron sus intenciones. Nos acercamos al circuito de tráfico, a base de virajes y de sacar y meter los frenos no perdiendo ni ganando un nudo de los 300; lograron llevarme a un hipotético punto 270° porque estaba en la línea de situación de

"Suspiros de España" por aquello del "hay quien pudiera...".

Pero como el profe ya tenía la toma en el bote, radió doctamente: torre no se preocupe, le confirmo que sacaré el tren en el último momento. Y así lo hizo cuando mi velocidad bajó de 260 nudos; mi tren salió y se blocó perfectamente. Vaya carita de alegría la que pusieron mis dos jinetes cuando después de un ratito que a ellos les pareció un siglo, vieron por fin las tres luces verdes. Me posaron con mucha suavidad en la pista y me dejaron correr por ella. Y digo correr porque íbamos con exceso de velocidad.

Me tantearon los frenos y reduje un poco mi carrera. El de atrás preguntó si sacaba el paracaídas de frenado, a lo que contestó el otro que



Dibujo del Sr. Martín, aparecido en el Boletín de Seguridad en Vuelo que editaba el Mando de la Defensa en los años 60.

ese punto pero más lejos por estar más altos. Aquello parecía lo que aquí llaman un encaje de "bolitos", describimos una amplia curva hasta dejarme aproado a la pista 23, a 1.000 pies sobre el suelo. Recogieron suavemente la palanca, de tal forma que me pusieron paralelo y muy cerca del suelo pero sin permitir que me hundiera. Y en esta posición, fui perdiendo velocidad.

La torre de control, a pesar de habersele dicho que sacaríamos el tren en muy corta final, al vernos tan bajos y con el tren dentro, nos gritó angustiada que nos fuésemos al aire. Lo único que se me ocurrió fue pensar en ese pasodoble español

debían esperar a estar muy por debajo de los límites máximos para asegurar que no se soltase. Cuando quedaban 5.000 pies de pista y aún con 165 nudos de velocidad, el profe dijo que había llegado el momento y tiró de la manecilla. Pero yo, que ya estaba en España, les gasté otra broma y no lo saqué. Pensaron que iban a parar a la barrera; tira tú, dijo el de delante. Tampoco. Les dejé sufrir un par de veces más y extendí por fin mi paracaídas. Se pusieron a frenar a la vez, casi montados en los pedales. ¡Qué apretones me dieron! Y además, el calor que hacía. Pero chico, lograron detenerme antes de tener que disparar mi gancho para

enganchan la barrera. Menos mal, pues ya sabes lo que duele pegar con él en la pista y arrastrarlo por ella.

Salimos de pista a trancas y barrancas porque yo tenía los pies tan hinchados que casi no podía andar. Miré a mis lados y vi a nuestros compatriotas USA con sus coches contraincendios, ambulancia y hasta con helicóptero por encima; chico ¡qué derroche!; me sentí importante; parecía como si llegara el Obispo. Pero me negué a seguir. Nuestros paisanos nos hicieron señas de que me salía humo de las ruedas y que parásemos el motor. Por fin, mis dos nenes que se sentían radiantes, lo hicieron.

Pusieron en mis ruedas dos mangueras conectadas a un refrigerador de aire y aliviaron mis dolores. ¿Cómo te explicaría? Como cuando vuelves de una marcha en la que has usado unas botas que te han recalentado los pies y los metes en agua calentita con sal. Yo sentí el mismo placer pero con aire fresquito.

Los dos muchachos se sentaron en el suelo a verme desde fuera. Yo aparecía sudando, con mis pies en la "palangana", cansado pero con cara de gozo. Y sudaba por el esfuerzo y también porque me puse perdido de mi propio aceite derramado. Pero contento, más valía esto que estar destrozado en un tragal de la Mancha.

¿Y sabes qué decían mientras se fumaron casi medio paquete de "Ducados" empalmados...?, pues que una vez en tierra les había encantado haber tenido aquella experiencia. Pero les perdoné y me perdonaron; aceptaron mis bromas deportivamente y yo les agradecí que hicieran lo posible por salvarme y que confiaran tanto en mí.

— "Pero, realmente ¿qué te pasó?".

— "Nada". Con que me reposten de aceite, basta. Al salir del invertido, dejé volcado el depósito para asustarlos y que me dejaran en paz; me descuidé a ponerlo derecho, perdiendo más aceite del que hubiese querido. Y menos mal que aún tuve tiempo de dejar lo justo para el motor, aunque no para el mando de las toberas.

— "Qué historia más interesante, amigo TF-104G-01".

— "Pues sí: aprende en cabeza ajena y que no te pase lo mismo, amigo F-104G-18".

Y se hizo el silencio en el hangar "The Pros Nest".

En Madrid, dos hombres, uno con su habitación dando a la calle Arcipreste y el otro a Princesa, también estaban en silencio. Recordando. Reproducían en su mente la experiencia vivida, el susto pasado. Y pensaban que ese día 25 de junio de 1968 pudo haber sido. Pero no fue.

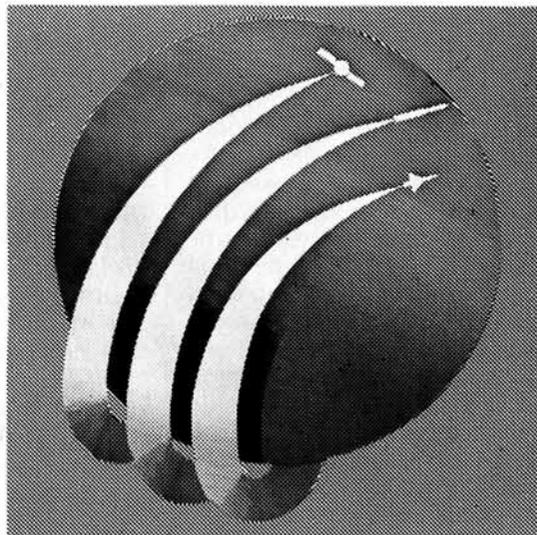
Por eso, he podido escribir esta tontería de esa Historia de los F-104 en España.

Queridos Miguel y Rafael, cuántos recuerdos me habéis traído con vuestro artículo. Ya los contaré si Dios sigue repartiendo suerte. ■

## Con mucho, la primera manifestación del mundo

Por el número de sus expositores  
y de sus visitantes  
y por la cantidad de aparatos presentados.

# 37º Salon Internacional de la Aeronautica y del Espacio de Paris



design AURAC

**DEL 12 AL 21 DE JUNIO 1987  
LE BOURGET**

Para más información sobre el 37º SALON INTERNACIONAL DE LA AERONAUTICA Y DEL ESPACIO DE PARIS, remitir este cupón a:

### PROMOSALONS

Avenida General Perón, 26, 28020 MADRID.

Tél. (1) 455.96.31 - 455.96.74. Télex: 44.028 SSF E

Nombre y Apellidos \_\_\_\_\_

Empresa \_\_\_\_\_

Dirección \_\_\_\_\_

Código Postal \_\_\_\_\_ Localidad \_\_\_\_\_

Teléfono \_\_\_\_\_ Télex \_\_\_\_\_