



Taiwan bajo tormentas.

Vuelo Madrid-Manila

75 años después (II)

MIGUEL ÁNGEL GORDILLO

El día 9 de julio, pude emprender el vuelo hacia Oshkosh.

La estancia en Manila fue muy corta y agradable.

La tentación de permanecer varios días allí se hizo casi irresistible, pero había metas que cumplir y un límite de tiempo para ello.

Oshkosh no iba a demorar su programa y tenía la absoluta necesidad de llegar a tiempo allí.

También la relación con el avión de acompañamiento tuvo un serio revés. El dueño del mismo tenía la seria intención de bajar al cámara de Al Filo de lo Imposible, si TVE no cubría los gastos de su avión a partir de Manila (rompiendo el compromiso que adoptó con ellos antes de la partida). Finalmente, y ante el temor de quedarse sólo allí, accedió seguir con lo pactado, aunque de alguna forma, algo ya me decía que no por mucho tiempo.

Finalmente, con más de dos horas de retraso sobre lo previsto, pude despegar rumbo a Cheju, isla surcoreana, con unas condiciones meteorológicas aceptables, pero no favorables. Un área de baja presión se había situado al Este de Taiwan, y aportaba vientos de cara que no permitían volar rápido. De hecho se dio la curiosa circunstancia de que la velocidad sobre el suelo siempre coincidía con la indicada a cualquier altitud.

Pude costear a muy baja altitud y disfrutar de un bonito paisaje hasta penetrar de nuevo en el mar. La ruta no llegaba a atravesar Taiwan y de alguna forma fue de agradecer ya que la isla estaba enteramente cubierta de sendas y compactas tormentas. El límite de las mismas, era la propia costa china.

La demora en el despegue originó una llegada nocturna a Cheju. La arribada fue interesante por la cantidad de luces de los barcos y plataformas pesqueras en el área. El control dio varios vectores radar hasta el ILS, ya que la zona era bastante montañosa, añadiendo aún mas tiempo al vuelo.



Desmontando el ala en el aeropuerto de Damman.

De alguna forma Corea fue un gran descubrimiento, y sobre todo por la amabilidad de su gente. Tampoco esperaba las exageradas tasas de aterrizaje, pero fue como comer muy bien en un restaurante caro, a diferencia de la escala posterior en Japón, donde el restaurante era aún más caro y la comida muy mala.

La no disponibilidad de gasolina 100LL en el aeropuerto, fue la causa de otra demora el día siguiente. Finalmente, con gran apoyo de Korean Air Lines, pude iniciar la partida rodando hacia la cabecera de la pista. Una vez alineado en la misma y autorizado a despegar, el avión hizo un extraño ruido y se inclinó hacia la izquierda. Se quedó físicamente clavado en la pista en servicio del Aeropuerto internacional....

Tuve que salir del avión y con la ayuda de la tripulación de la Seneca, sacarlo de la pista para no interferir los vuelos. Con el avión cargado a tope y una rueda bloqueada, no fue nada fácil.

La llanta de fibra de carbono de la rueda, se había deformado bajo el peso del avión, y había cedido. El neu-

mático se había salido de la llanta y bloqueaba la rueda con el carenado.

Como las desgracias vienen juntas, un Airbus 340, haciendo caso omiso a mis instrucciones para virar en cabecera y alinearse con la pista, evitando el chorro de sus motores hacia mi avión, se quedó parado a escasos metros presentando el escape de los motores precisamente sobre mi frágil BanBi. Entonces, para iniciar el movimiento, aplicó una considerable potencia que casi arranca de cuajo el estabilizador y la cabina del MCR, deformando y produciendo un considerable daño a la estructura de la cúpula.

Finalmente, bajo un buen chubasco y con la ayuda del personal del aeropuerto, encontramos una solución para llevar el avión al aparcamiento e iniciar la reparación.

Ante los ojos atónitos de los coreanos, desmonté la cúpula, corté juntas de goma y quité varios remaches antes de desmontar parte de la estructura. Pude enderezar los tubos de aluminio y volver a instalarlos, remachando y pegando, por lo que el día siguiente, tendría de nuevo una cúpula

la aceptable para el vuelo. Pero el tema de la llanta era diferente. De madrugada, el Sr. Yun vino a recogerme y me llevó a la zona industrial de la ciudad donde un tornero pudo hacerme en dos horas una copia exacta en acero de aquella frágil pieza. Con ella en la mano, nos dirigimos al aeropuerto, montando el conjunto en el avión y despegando inmediatamente hacia Hakodate en Japón, con el tiempo justo de llegar antes de que cerrasen el aeropuerto de destino.

De alguna forma, una parte de mi corazón se quedaba en Cheju.

De nuevo los omnipresentes monzones acompañaron durante todo el vuelo y apenas pude ver Japón en todo el sobrevuelo. La cabina, deformada, más que aislar del exterior, parecía atraer todo lo que pasaba por las proximidades. Dentro, llovía intensamente!

De nuevo un aterrizaje nocturno, con un faro de aterrizaje poco eficaz y una toma a la estima. Ya en el aparcamiento, mucho personal a la espera quienes hicieron de los trámites una mera formalidad. Al poco de llegar, el representante del Handling, quien



De izda. a dcha. en la Academia General del Aire y tres tomas en Alejandría (Egipto), la última de las fotografías reparando el avión.

se encontraba en Tokio, nos impedía salir el día siguiente ya que quería cobrar personalmente sus tasas: 600.000 ptas por mi avión y cerca de 1.200.000 por el bimotor...

Ello nos haría perder las favorables condiciones de viento para cruzar el Pacífico.

La experiencia en Japón, país que me atraía desde pequeño, se convirtió en desilusión, quizás por el servicio suministrado por Japan Airlines, quienes incluso nos negaron un par de botellas de agua para el vuelo, si no disponíamos de yenes. Afortunadamente, de nuevo los controladores facilitaron una salida casi directa al punto donde iniciaría una ortodrómica hacia el destino Eareckson.

Había previsto que el avión de seguimiento actuase como tal, ya que al ser bimotor tenía más posibilidades de supervivencia y caso de que tuviese personalmente una parada de motor, podría notificar mi posición a los equipos de rescate. Pero el piloto IFR de la Seneca consideraba que su remanente de combustible en destino (unas dos horas volando a mi nivel) no eran suficientes, por lo que decidió volar por su cuenta a 13.000 pies.

Siendo el bimotor más rápido a esa altura, decidí salir una hora antes para tener comunicación VHF constante con él caso de emergencia. A unas 200 millas náuticas de Hakodate, falló el selector del flaps, terminando este por salir totalmente. No podía seguir volando hacia el destino en esas condiciones, ni volver para pagar otras 600.000 pesetas, por lo que desmonté en vuelo el interruptor se-

lector y logré hacer un puente que me permitió retraer el flaps que se quedaría inoperativo hasta Seattle.

Como las desgracias vienen juntas, falló el panel de audio no permitiendo emitir con voz en ninguna radio, tan sólo hacer ruidos con la portadora. Si hubiese tenido una parada de motor, el rescate se habría complicado notablemente.

Logré comunicar con el avión de seguimiento con un código simple de SI "clic clic" y NO "clic", por lo que al menos conocía su posición. Los vientos previstos favorables se tornaron desfavorables, por lo que decidí descender a unos 3.000 pies, llegando al destino media hora antes que el otro avión, con fallo de comunicaciones, y cielo completamente cubierto a 100 pies, en vez de parcialmente cubierto como indicaba la previsión.





Volando una aproximación GPS Overlay sobre la VOR, logré aterrizar al segundo intento después de volar 13 horas sobre el mar: ¡la base real de las nubes estaba a 60 pies!

La acogida en la remota isla de Shemnya fue muy agradable. Cuando por fin pude llegar a la habitación de la base militar, quedé profundamente dormido, sin llegar incluso a oír las llamadas la mañana siguiente...4 horas más tarde.

El vuelo hacia Unalaska fue reconfortante y el destino, un lugar precioso en un especie de fiordo dentro de la isla volcánica. Algún problema inicial con el policía de inmigración, que finalmente pasó de demonio a ángel, tras algo de conversación.

Después de repostar y comer, empecé el vuelo hacia Anchorage, sorteando numerosas tormentas y teniendo el placer de volar dentro del

cono humeante de un volcán cercano a Unalaska.

Llegar a Estados Unidos para un piloto es como llegar al paraíso. Todo es fácil y existen cientos de aeropuertos plenamente equipados. La libertad de vuelo era patente y pude disfrutar de magníficos momentos sobrevolando América del Norte. La situación con el bimotor siguió deteriorándose, hecho unido quizás a la juventud del piloto IFR y del cámara de televisión quienes no descansaban por la noche, y estaban agotados durante el vuelo. A poco de despegar de Anchorage, creí perderles cuando se metieron en nubes dentro de un fiordo.

Seguí la costa oeste de Alaska volando muy bajo, a ras del suelo, entre diminutas islas, dentro de glaciares, persiguiendo osos, y observando comer a los leones marinos. Toda una

magnífica experiencia de la cual sólo lamenté no disponer de flotadores o de un avión con capacidad stol.

Ya sobre Canadá, tuve un par de conatos de parada de motor por formación de hielo en los carburadores. Afortunadamente pude descender rápidamente a niveles más calientes, aunque las condiciones no eran favorables (nubes bajas y altas elevaciones).

Por fin pude llegar a Seattle, donde me estaba esperando Don Pearsall, el autor de la web www.sunriseflight.com, donde todo el vuelo está recogido.

Los tres días allí permitieron arreglar el avión y limpiarle un poco la cara. Los vuelos en las lluvias mon-

De izda. a dcha. vista de Al Qusayr (Mar Rojo), repostando en Alejandría, zona volcánica en Jabal Shammar y en el parque de bomberos en Damman.





De izda. a dcha. cambio de hélice, aparcado en Patna (India) y Buda en el norte de Rayong (Tailandia).

zónicas habían dañado parte de la pintura, y pude también hacerle una buena revisión. Don me acompañaría hasta Oshkosh.

Realmente no hubo descanso para mí y de nuevo me encontraba en vuelo. El volcán St Helen, Mt Shasta, California, y una escala en Redding donde el motor se negó a arrancar de nuevo, agotando incluso la batería. Al tratar de hacer un puente, se produjo un cortocircuito que dañó el sistema electrónico del sistema eléctrico, quedando el avión inoperativo. Tuve que dedicar numerosas horas para puentear un par de relés, y polí-

De izda. a dcha. Taphao (Tailandia), embajada de España en Manila, Carlos Marques (Manila) y en Cheju (Corea).

fusibles (componentes que sustituyen los breakers).

El día siguiente, pude emprender de nuevo el vuelo, visitando el parque nacional de Yosemite, cruzar las Rocosas, y aterrizar de noche en el céntrico aeropuerto de Las Vegas.

La noche fue de nuevo corta (en Las Vegas, siempre son cortas...) y el día siguiente el objetivo era visitar el Grand Canyon, y otros parques nacionales. Durante el rodaje, estuve tentado de despegar desde una intersección, pero una voz interior me recordaba los consejos de mis instructores de vuelo, de utilizar siempre toda la pista disponible, por lo que decidí hacerlo.

Al llegar a la cabecera, y autorizada a despegar, de nuevo otra llanta se partió, quedando inmovilizado el avión en el centro de la pista. De haber usado una intersección, posible-

mente esto habría sucedido en la carrera de despegue con graves consecuencias.

De nuevo el día se convirtió en una pesadilla. Finalmente pude adaptar una rueda de carretilla como rueda de morro, utilizando la original como rueda de tren principal.

Ya por la tarde, pude despegar de nuevo, pero no volar a más de 110 nudos por la fuerte vibración que la rueda de morro producía en la estructura del avión.

De esta forma y a velocidad limitada, pude atravesar Estados Unidos hasta Oshkosh, donde llegué el día 23 de julio a las 10 de la mañana, tal y como me lo había solicitado la organización de la Convención.

La alegría era grande, ya que volvía a ver a mi mujer e hijos, y había conseguido el segundo objetivo del vuelo.





El recibimiento fue extraordinario por parte de Tom Poberezny, Presidente de la Experimental Aircraft Association. Numerosos reportajes de televisión americana y sobre todo, la acogida de un grupo de españoles que se había desplazado a Estados Unidos para recibirme.

También pude conseguir el repuesto para poner la rueda original en la pata de morro y volver a volar a alta velocidad de crucero.

Por desgracia, la situación que había intuido en Manila se produjo. El dueño del avión de acompañamiento rompió de forma muy violenta su compromiso, dañando notablemente el proyecto al decidir dejar el seguimiento y volar hacia Miami para llevar el piloto IFR. Finalmente pude recuperar mi radio de HF, temporalmente instalada en el bimotor ya que era necesaria para el cruce del Atlántico y montarla en mi avión para el regreso a España.

Al finalizar el festival, el día 30 de julio, tras las despedidas, disfruté de un vuelo extraordinario directo a Goose Bay en Canadá. El vuelo lo efectué a baja cota y con total libertad, en tiempo y espacio. Pude recuperar las sensaciones que tuve en el vuelo de 1998 y descubrir otra vez un mundo maravilloso.

De nuevo llegué de noche al destino, donde había una gran actividad militar, con aviones Tornado. El apo-





De izda. a dcha. paso antimeridiano, llanta rota en Cheju (Corea), en Mc Carren (Las Vegas). A la derecha, Mont Tom White, Alaska.

yo del controlador facilitó la aproximación y un apoyo en tierra extraordinario facilitó la estadía.

Casualmente el día siguiente, camino del aeropuerto, me encontré con españoles que habían comprado un bimotor en EE.UU., y que se dirigían a Islandia. Como no, en breves minutos ya habíamos quedado para cenar en el destino.

El día se presentaba magnífico y de nuevo volé bajo, hasta la costa donde pude ver mis primeros icebergs. Estuve dando vueltas y vueltas, pegando pasadas y pasadas, atónico y maravillado. Las formas, colores y aguas puras se entremezclaban en una situación casi irreal. Finalmente decidí proseguir hacia Islandia.





Sólo pude mantener contactos ocasionales con los nuevos amigos que volaban notablemente más rápido, y sí unos buenos contactos HF, a pesar de lo reducido del tamaño de la antena adaptada para frecuencias de 10.000 a 15.000 Hz.

El cielo se cubrió de nubes y de alguna forma pude descansar un poco.

Ya a unos 250 kms de Groenlandia, las nubes se retiraron en forma de grandes cortinas de un teatro. De golpe, un extraordinario paisaje de montañas jóvenes y agrestes se presentaba delante de mí: una gran sonrisa invadía mi cara, y una sensación de lo maravilloso me envolvía.

Las palabras para describir el sur de Groenlandia serían insuficientes...

De nuevo me sumergí en medio del espectáculo y recorrí fiordos, laderas, glaciares, picos, con los ojos bien abiertos y sin prisas. Una auténtica sensación de vuelo libre.

HECHOS MAS DESTACABLES

DISTANCIA TOTAL RECORRIDA:	20.741 nm (38.412 kms)
TRAMO MAS LARGO:	Hakodate-Shemnya - 1515 nm (2805 kms)
VUELO MAS LARGO:	Hakodate-Shemnya - 13:00 horas
DIAS DE VUELO:	23
HORAS DE VUELO TOTAL:	171:51 hrs
VELOCIDAD MEDIA:	120.69 kts (223.5 km/h)
DURACION DEL VUELO:	44 días de calendario
DISTANCIA SOBRE EL MAR:	9700 nm (18.000 kms)
COMBUSTIBLE USADO:	946 US Gallons (3595 litros)
LUGARES MAS AMABLES:	Arabia Saudita, Filipinas, Corea, EEUU, Islandia
TASAS MAS CARAS:	Japón
TEMPERATURA DE CABINA MAYOR:	48 Grados Centígrados
TEMPERATURA DE CABINA MENOR:	02 Grados Centígrados
VELOCIDAD SUELO MAS ELEVADA:	172 kts
VELOCIDAD SUELO MINIMA:	98 kts
ALTITUD INDICADA MAYOR:	13.700 ft
LUGARES PREFERIDOS:	Desiertos Árabes y Egipcios, Costas de Pakistán y de Alaska, Glaciares de Alaska y el noreste de Canadá y Groenlandia.

Las mismas cortinas que se abrieron, se cerraron más adelante, convirtiendo un día sin puesta de sol, en noche bastante oscura, por la presencia de nubes densas y amenazantes de hielo.

De izda. a dcha.
Zona Princess Royal (Canadá),
Gerard Moss, Seattle,
la ciudad de Seattle desde Space Needle
y el Oeste del Mississippi.



DATOS DE SUNRISEFLIGHT

FECHA (LOCAL)	TRAMO	DISTANCIA (NM)	TIEMPO	LUGAR
JUNIO				
19	LESA-LECU	85	00:58	Salamanca
19	LECU-LELC	205	01:32	Madrid
20	LELC-LGKR	1038	08:27	San Javier
21	LGKR-HEAX	717	08:37	Kerkira - Grecia
23	HEAX-OEDF	1210	09:54	Alejandro-Egipto
JULIO				
01	OEDF-OPKC	988	08:26	Damman-Arabia
02	OPKC-VAAH	322	02:45	Karachi-Pakistan
02	VAAH-VEPN	702	04:41	Amadabad-India
03	VEPN-VYYY	825	07:16	Patna-India
05	VYYY-VTBU	403	03:06	Yangon-Myanmar
06	VTBU-RPLL	1220	08:31	U-Taphao-Thai
09	RPLL-RKPC	1244	10:13	Manila-Filipinas
11	RKPC-RJCH	949	06:45	Cheju-Corea
13	RJCH-PASY	1515	13:00	Hakodate-Japon
15	PASY-PADU	700	05:14	Shemya-EE.UU.
15	PADU-PANC	696	04:46	Unalaska-EE.UU.
16	PANC-PAYA	396	04:02	Anchorage-EE.UU.
16	PAYA-PASI	220	01:45	Yakutat-EE.UU.
17	PASI-KBFI	800	06:02	Sitka-EE.UU.
20	KBFI-KRDD	450	03:58	Seattle-EE.UU.
21	KRDD-KLAS	481	04:13	Redding-EE.UU.
22	KLAS-KPBU	645	05:37	Las Vegas-EEUU
23	KPBU-KOLU	380	03:23	Pueblo-EE.UU.
23	KOLU-KFLD	415	03:40	Columbus-EE.UU.
24	KFLD-KOSH	23	00:20	Fond du Lac
30	KOSH-CYYD	1255	10:03	Oshkosh-EE.UU.
31	CYYD-BIKF	1320	10:38	GooseBay-Canada
31	BIKF-LEAS	1378	11:37	Keflavik-Islandia
AGOSTO				
01	LEAS-LESA	159	01:22	Asturias-España

Cambiando de niveles, pude llegar al destino Keflavik evitando el engalamiento y aterrizar con la ilusión de la cena.

Al llegar a la zona de aparcamiento, no ví al avión con cuya tripulación había quedado y enseguida fui informado que quizás habrían aterrizado en Reykiavik. Ya en la oficina, tratando de confirmar si efectivamente el otro avión estaba allí, casual-

mente ví un libro de visitas sobre la mesa...

"los españoles que estamos dando la vuelta al mundo, hemos estado aquí !!!"

De golpe comprendí toda la estrategia, el porqué habían roto baraja, y el porqué habían dicho que iban a Miami. Un gran dolor de traición me envolvió y entristeció. No podía creer lo que estaba sucediendo.

Al preguntar por ellos al agente de handling, me comentó que habían despegado diez horas antes hacia Edinburgo...

Era ya muy tarde y estaba agotado después de las 10 horas y media del vuelo. Tomé un café y medité la situación.

Por favor... plan de vuelo y combustible – sigo para España, destino Asturias, alternativo Salamanca.

El apoyo y cariño que recibí por parte del personal islandés fue extraordinario. Me prepararon mucho café y galletas, y poco después, me encontraba de nuevo rodeado de nubes con hielo a 6.000 pies, fuertes vientos de cara y mucho cansancio.

Volé por derecho y tuve la suerte de mantenerme bien despierto. La incompreensión y el dolor son buenos estimulantes, pero nunca me había puesto una meta tan dura. Ahora podía comprender lo que sentía Limberg cuando se encontraba en medio del Atlantico, sólo y con una meta tan lejana.

Las horas fueron pasando y pasando. El sol volvió a lucir y todo cobró vida. Y con la vida, empezó a subir la temperatura en la cabina.

Ya en las proximidades de Asturias, el equipo de antiexposición, se convirtió en un horno y por mis ojos, el sudor parecía llover. Por otro lado, los fuertes vientos en cara agotaron el combustible y tuve dudas razonables de poder llegar a Salamanca. Entonces, aunque ya había puesto rumbo al destino (estimulado por haber oído a la Seneca en frecuencia), decidí regresar a





Asturias, con la satisfacción de haber logrado todos mis propósitos.

Contacté con Adventia y despegué rumbo al destino, donde su director, David Borjes, me estaba esperando en vuelo sobre Salamanca para volar en formación a Matacán. Saqué mis últimas fuerzas y aterrizamos juntos, rodando hacia la plataforma donde todos los alumnos, en formación, me estaban esperando para dar la bienvenida. Prensa y televisión local cubrie-

ron el evento y una gran emoción, junto con satisfacción me invadió. Había logrado cumplir con mi sueño, con el proyecto, con todos los que habían confiado en mí.

La experiencia fue muy dura e intensa, pero me mantuve fiel a los consejos de Javier Anadón de luchar a fondo por nuestras metas.

Este es el consejo que quiero aportar e invitar a todos a cumplir los sueños, sueños que solo son posibles con

la ayuda de amigos y compañeros, porque así considero a todos los que han permitido hacer realidad este vuelo, primera vuelta al mundo en España.

Gracias, amigos, Gracias. ■

De izda. a dcha. vista del Mississippi, posando en el arco de Oshkosh, patrulla actuando en Oshkosh y vista del equipo en Goose Bay. Arriba, vista panorámica de la costa sur de Groenlandia.

