

Aterrizando en el Abraham Lincoln

MIGUEL IVORRA RUIZ
Capitán de Aviación

MI intención con este artículo no es más que intentar transmitir o de alguna manera compartir la experiencia de aterrizar en un portaaviones, sobre todo desde el punto de vista de un piloto del Ejército del Aire.

A raíz del intercambio entre la Navy y el Ejército del Aire de pilotos de F-18, mi actual destino es el VFA-125 (N.A.S. Lemoore), unidad de entrenamiento de la costa oeste (California).

Unos meses atrás, el jefe del escuadrón, Cdr. Pokorny me propuso el realizar la fase de entrenamiento en portaaviones. Era una oportunidad única y extraordinaria.

Después de un largo mes intenso de entrenamiento con conferencias, simuladores y vuelos, donde se practican los diferentes tipos de aproximaciones, el pasado mes de noviembre y como uno más de la clase 05/94 embarcamos en North Island (San Diego) en el portaaviones Abraham Lincoln (CVN-72) de la clase Nimitz, para zarpar al amanecer.

Quedó atrás el entrenamiento realizado en tierra, en lo que se llama «BOX» que consiste en la cubierta de aterrizaje del portaaviones pintada sobre la propia pista, asimismo del sistema visual de aterrizaje, comúnmente llamado «bola», indicativo luminoso que te informa de tu posición respecto de la senda óptima de aterrizaje.

Día 16 de noviembre, dos horas antes del despegue el LSO (Landing Signal Officer)

da un briefing general, unos 45' antes, hora de lanzamiento, coges el equipo de supervivencia que en la Navy viene a pesar unos 20 kilos, casco y anti-g, y te empiezas a mover por ese laberinto que es nivel 03, subes a cubierta y te diriges al Flight Control Deck. Es entonces cuando te sorprendes que hace un día maravilloso... miras alrededor y todo es agua.

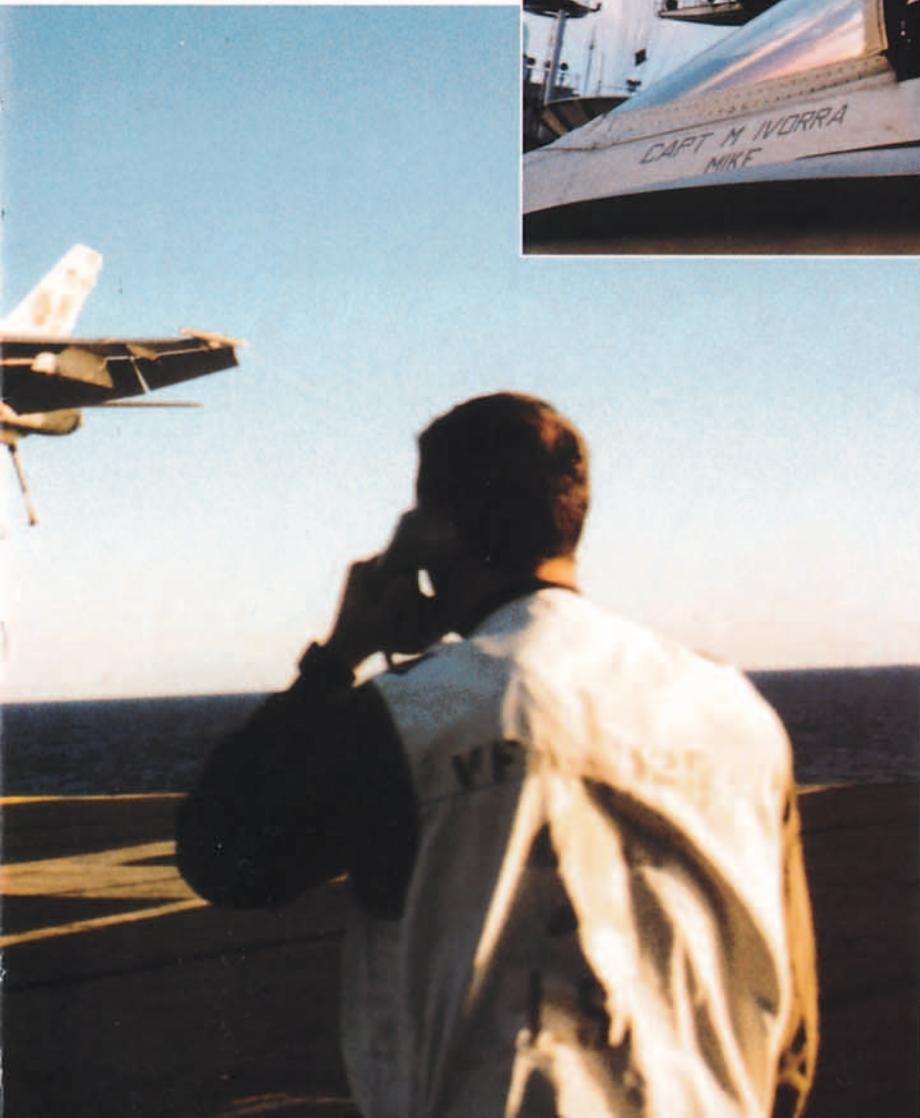




Viviendo en el barco, realmente no tienes noción si es de día o de noche, las condiciones de vida son duras ya que los camarotes son pequeños (normalmente cuatro oficiales en literas dobles), convive mucha gente en poco espacio, al vivir justo debajo de cubierta el ruido es intenso y continuo, muchas veces pensé en lo difícil

que resultaría soportar estas condiciones durante los seis meses que dura un crucero.

Desde el Flight Control Deck te diriges al avión cuando éste ha repostado. Se realiza el procedimiento de «asiento caliente», el piloto anterior se encuentra todavía sentado en el avión, realizas una rápida inspec-



ción exterior poniendo especial énfasis en neumáticos y hook. Saltas dentro del avión, el piloto anterior te da el «gouge» 30 nudos ligero overshoot.

Efectuás los procedimientos y cuando estás listo para rodar, pasas la información a la Torre de Control, importante es el peso del avión para que ajusten la potencia de la catapulta.

Lo primero que has hecho al entrar al aire es cerrar la cúpula, atarte y armar el asiento, por si acaso. El morro del avión está a escasos pies de la pista, y es impresionante cuando un Tomcat aterriza en frente de tí a pocos metros. Es entonces cuando comprendes el porqué el LSO insistía tanto en la alineación con el eje. Lo cual parece obvio en una pista de 12.000 pies, pero no lo es tanto cuando sólo son 700 pies y aproximadamente unos 80 pies de ancho.

Empieza la aventura, rodar en la cubierta de un portaaviones siguiendo las señales de los «directores» no resulta nada fácil, pues éstos ajustan al milímetro. Desde la cabina miras hacia adelante y sólo ves agua, ni siquiera el borde del barco, y sin embargo te siguen dando instrucciones para que continúes. Cuesta un poco acomodarse a las dimensiones de la cubierta.

Por fin, llegas al J.B.D. (Jet Blast Deflector) a esperar tu turno, aunque la espera es mas bien corta.

En poco espacio y menos tiempo tienes que completar los procedimientos,... aún así los revisas un millón de veces. Un elemento crítico es la configuración del avión: flaps, trim. Mientras tanto las señales te están situando en la catapulta, toman tensión, aplicas gases en militar, subes la barra de lanzamiento, que compruebas visualmente debido a su proximidad con los flaps, pues más de una anécdota se cuenta referente a ello.

Compruebas todos los parámetros del motor, compruebas los controles, todo está bien... Con la mano sujetando los gases en Militar, bloqueando el codo para que del tirón no se puedan retrasar, das un último vistazo a los datos de de lanzamiento, reposas firmemente la cabeza sobre el respaldo y saludas al oficial de catapulta cogiéndote al asa que se encuentra en la cúpula para evitar el P.I.O. (Pilot Induced Oscillation).

Ha llegado el momento del «CAT SHOT» del que tantas veces me habían hablado, pero ahora era yo, a punto de ser lanzado... en ese momento hubiera preferido tener un doble mando de acomodación... se unían la emoción de toda nueva experiencia con la incertidumbre de la primera vez... Pocos segundos des-





púes te encuentras pegado al asiento, intentando sujetar los gases en Militar y por supuesto con la mano derecha fuera de la palanca.

Mil cosas te pasan por la cabeza y una de ellas es que parece mentira que vayas a salir volando en frente del «bote» en tan sólo 300 pies, mentalmente repasas el procedimiento de emergencia... El avión enganchado por el brazo de la catapulta acelera a 150 nudos en nada, tan fuerte es el tirón que el visor del casco se fue hacia atrás y me golpeó en la parte trasera del cuello... impresionante.

Tiene lugar la separación con la catapulta, el cuerpo se desplaza hacia adelante... dejas de respirar hasta que el avión captura el ángulo óptimo de ataque... estás volando. La experiencia es extraordinaria pero... aún queda lo mejor: hay que aterrizar.

Todo ocurre muy deprisa, aún no

has reaccionado y ya te encuentras a 600 pies buscando tu posición entre otros aviones volando en el circuito, viras a viento en cola y efectúas los procedimientos.

A pesar del entrenamiento previo todo es diferente, la pista se está moviendo a unos 30 nudos, su eje difiere unos 10 grados con el del portaaviones, y lo que es peor la cubierta se mueve.

Trabajas duro por conseguir los parámetros que te han enseñado (velocidad, altura, régimen de descenso) para ganar una buena posición inicial, un buen «START», por lo menos con la «bola» a la vista y entonces corregir.

Te encuentras virando a final y la sensación es extraña, estás muy cerca y alto ya que en los noventa grados que te quedan por virar el barco se va a ir alejando. En final se ve pequeño,

el vector velocidad a tu visor tapa gran parte de la zona donde vas a aterrizar, ahora no tienes la referencia de la pista, en ese instante pensé: «no quiero matar a nadie ni a mí mismo» y rápidamente te aferras a lo que has aprendido. Recordaba las palabras del LSO cuando estuve el día anterior en la Plataforma: «Miguel, ¿verdad que esto es insano?».

Los cambios de potencia tienen que ser muy suaves, como si andaras con las palancas de gases, ya que son éstos y no la palanca los que controla la senda del avión. El LSO se encuentra en contacto radio, informando y preparado para mandarte al aire si algo va mal, no hay lugar a error.

Te estás aproximando a la cubierta, sigues volando «la bola» hasta la toma, ves aviones aparcados a ambos lados, todo ocurre muy deprisa... aterrizas y llevando los gases a militar te vas de nuevo al aire.

Después de las dos primeras pasadas que son para toma y despegue, empiezas a realizar enganches. Estos son violentos, el harnes lo debes llevar bloqueado ya que el avión queda parado en pocos metros y a escasa distancia del borde, miras hacia atrás y compruebas qué cable has atrapado, la pista dispone de cuatro cables separados entre sí cuarenta pies, siendo lo óptimo atrapar el tercero. Rápidamente ruedas fuera de la zona de aterrizaje, pues el intervalo con el siguiente viene a ser de unos cuarenta y cinco segundos.

Te sitúan de nuevo para lanzamiento; poco a poco te vas sintiendo más seguro y relajado, empezando a disfrutar de cada enganche. De tal manera que cuando más estás disfrutando ya has realizado todos los enganches programados.

Para finalizar, no puedo dejar de mencionar el apoyo recibido en todo momento por parte de mis compañeros y el cordial trato de la tripulación. Fueron seis días intensos y llenos de emociones y sensaciones nuevas, para mí inolvidables.

Lo que he intentado relataros ha significado para mí, profesionalmente todo un reto y personalmente ha sido fascinante, por lo que agradezco al Ejército del Aire y a la Navy el haberlo hecho posible. ■