
Entrevista con el capitán Carlos Pérez

Piloto de Tornado

JOSÉ TEROL
*Capitán de Aviación
Fotografías del Autor*

El capitán Carlos Pérez es un conquense de 31 años de edad, casado y con tres hijos, destinado en el Ala 12 de Torrejón y por lo tanto piloto de F-18, pero que en la actualidad se encuentra asignado a la AKG 51 (Aufklärungsgeschwader o Ala de reconocimiento) de la Luftwaffe alemana en la base de Jagel (Schleswig), al norte del país, dentro del programa de intercambio de tripulaciones que el Ejército del Aire español mantiene con distintas naciones. En la presente conversación el capitán Pérez nos relata sus experiencias profesionales como miembro español de la Luftwaffe, y muy especialmente como piloto de Tornado.



CARLOS PEREZ

—¿Cuales fueron las razones que te llevaron a solicitar este destino?

—Fundamentalmente la experiencia que supone; no sólo la profesional (el Tornado, un escuadrón operativo en otro país de la OTAN, volar habitualmente por Europa, volar con navegante, etc...) sino también la personal como el conocer otro idioma y otra forma de vida.

—¿Conocías con anterioridad el idioma alemán?

—Ni una palabra. Realicé un curso de alemán en Colonia unos meses antes de comenzar el entrenamiento en vuelo en Gran Bretaña, pero como realmente he aprendido es viviendo allí, practicando, preguntando mucho y estudiando más.

—¿Qué diferencia a las unidades

de la Luftwaffe de las de nuestro Ejército del Aire?

—Creo que ellos tienen mucho más asumido el que son ante todo una parte de la OTAN más que una fuerza aérea independiente. Otra diferencia es su abundancia de personal, por lo que en la mayoría de los cometidos existen profesionales muy especializados.

—Desde tu punto de vista ¿cuál es la gran virtud y el gran defecto de la Luftwaffe?

—Su principal virtud es la facilidad con la que se desenvuelve su organización y sus miembros en el marco internacional. Como "defecto" se podría señalar la falta de capacidad de improvisación ya que todo está excesivamente regulado.

—¿Qué rasgos de la Luftwaffe apli-

carías a nuestro Ejército del Aire?

—El excelente nivel de inglés que tienen todos sus miembros y una mentalidad muy operativa a todos los niveles que se refleja especialmente en las adecuadas instalaciones de sus bases aéreas.

—¿Qué idea tienen los pilotos alemanes sobre los pilotos españoles?

—Piensan que somos buenos pilotos, aunque uno poco "piratas", y sienten una profunda envidia por nuestro clima y por el F-18.

—¿Cómo es el trato contigo en tu unidad, se hacen diferencias con respecto a los pilotos alemanes?

—No hacen conmigo absolutamente ninguna diferencia, aunque no hago servicios. Desde el primer momento he intentado integrarme lo más rápida y



profundamente posible, y creo que lo he conseguido; hablar el idioma suficientemente bien me ha ayudado mucho.

—¿Qué misiones de vuelo realizas en tu unidad?

—Sobre todo reconocimiento (90%) que es la misión principal de la unidad. Ocasionalmente se vuelan misiones BFM (maniobras básicas de combate de uno contra uno). Un gran número de las misiones se realizan en formaciones mixtas.

—¿Qué nuevas experiencias aeronáuticas que no hubieras tenido antes has encontrado?

—El volar con un segundo tripulante (navegante y operador de armas) a bordo; el realizar misiones de reconocimiento; el haber volado en Goose Bay en Canadá a una altura de 100 pies y a

500 Kts. durante cuarenta minutos; el volar misiones nocturnas a 300 pies en zonas montañosas sin tocar la palanca ni los gases; reabastecer de un KC-135, y por último, cruzar el Atlántico.

—¿Está previsto que vayas a Italia (Deny Flight) con tu unidad alemana?

—No, lamentablemente ningún piloto de intercambio en Alemania puede, de momento, ir a Italia.

—¿Consideras profesionalmente útil el programa de intercambio de pilotos?

—Utilísimo. Coges muchas experiencias en pequeñas (y no tan pequeñas) cosas que cambian tu forma de pensar (profesionalmenet hablando). Sin darte cuenta te haces un poco más completo y tu experiencia la puedes traspasar con el tiempo a los demás.

SOBRE EL TORNADO...

—¿Cómo es la instrucción en el Tornado?

—En Cottesmore, Gran Bretaña, se realiza el curso básico a lo largo de cuatro meses, el primero es de clases teóricas y a continuación se realizan treinta vuelos y doce misiones en el simulador. En Jever, Alemania, tiene lugar el curso avanzado durante tres meses, el primero también es de clases teóricas y después se realizan veinte vuelos. Por último, en tu propia unidad se lleva a cabo un curso de instrucción para ser LCR (Limited Combat Ready) durante cinco meses en los que se realizan unos treinta vuelos o más en función de tu experiencia.

—Desde el punto de vista del pilo-





to ¿qué es lo que más y lo que menos te gusta de tu nuevo avión?

—Me encanta su estabilidad y comodidad volando a baja cota. El sistema TF, de seguimiento automático del terreno a baja cota, es absolutamente increíble para volar de noche o en condiciones instrumentales. Lo que menos me gusta es la escasa potencia de sus motores.

—El hecho de que se trate de un avión biplaza ¿lo consideras una clara ventaja con respecto a los aviones con un único tripulante?

—El Tornado está hecho para volar a baja cota de noche o en nubes (o ambos) y necesita una navegación muy precisa basada casi únicamente en "updates" (correcciones en vuelo de los errores acumulados del sistema de navegación) del radar, lo que unido a la gran cantidad de aviónica (algo anticuada) de que dispone hace que el trabajo a realizar en cabina no pueda ser realizado por un único tripulante.

—¿Qué enseña a un piloto el Tornado que sea diferente a cualquier otro avión?

—A mí me ha enseñado a confiar en el WSO (oficial de armas que vuela en la cabina trasera) y a conservar la energía todo lo que puedo, y además a utilizar la geometría variable de los planos.

—¿Podrías contar alguna experiencia en vuelo especialmente interesante que te haya sucedido?

—En el regreso desde Canadá, volando sobre el Atlántico, teníamos previstos cinco reabastecimientos en vuelo (regresábamos dos Tornado con un KC-135). El quinto reabastecimiento era cerca de Escocia y había tales turbulencias que los dos aviones estuvimos más de treinta minutos cada uno intentado reabastecer. Al final y con muchos sudores (ya llevábamos más de cinco horas de vuelo) conseguimos reabastecer, poco pero suficiente para alcanzar Alemania.

—¿Echas de menos el F-18?

—Mucho

—Algo que quieras señalar.

—Sí, que salvo en pequeñas cosas allí es todo muy similar a lo que hacemos nosotros, y que alemanes y españoles somos más parecidos de lo que creemos.

Muchas gracias por tus opiniones y auf Wiedersehen ■