

Una vez más podemos decir que “La historia la escribimos en el cielo”

MAYOR HÉCTOR DANIEL RÍOS MARTÍNEZ,
FUERZA AÉREA DE HONDURAS *

En el 2007 la Fuerza Aérea Hondureña (FAH), consideró necesario reemplazar el viejo pero fiel entrenador básico, el T-41D y Cessna 180, por lo que se decidió conocer algunas opciones; escuché de la Katana y también del Diamond DA 20-C1, en cual realice un vuelo de demostración en la Academia Militar de Aviación (AMA) el 21 de febrero de 2007, en el que mi Tte. Cnel. Jorge Cabrera también participó. Muy interesante el avión DA 20-C1, sin embargo necesitábamos algo más fuerte, que los cadetes no lo fueran a “destrozar” fácilmente.

Al final se supo de la propuesta de la industria Maule Air Inc. que ofrecía su MXT-7-180, avión muy similar al legendario “Tecua” T-41, avión que conocimos en la Academia Militar de Aviación a través del ministerio misionero de Evangelismo “Cristo te Quiere”, el día 4 de marzo de 2008; gesto amable que agradecemos a Allan Sumner, su hermano y a su padre, quienes estuvieron asesorando al alto mando sobre los beneficios de este avión y a la vez dando clases a los futuros pilotos y mecánicos del avión. Cuando se tomó la decisión de comprar cuatro Maule MXT-7-180, fue de mucha satisfacción saber esa noticia, ya que al fin podríamos contar con un avión nuevo, moderno y ajustado a nuestras necesidades. En esta tarea de adquisición de los nuevos aviones entrenadores, fue clave el Tte. Cnel. Jorge Cabrera, quien supervisó y voló cada avión fabricado, ya que él terminaba un curso de altos estudios militares en la base Maxwell, de la fuerza aérea de EUA (USAF, por sus siglas en inglés), en Alabama, USA.

Fue un gran honor el haber sido seleccionado por el alto mando de la Fuerza Aérea Hondureña, para viajar a Maule Air Inc. en Moultrie Georgia, USA, misión que también se asignó al Tte. Iván Guerrero Arzú y al Tte. Marco Rodríguez Guzmán.

*Agradecimientos a Dios todopoderoso quien nunca me deja solo; a mis padres quienes me apoyaron con sus oraciones; a mi esposa Valeska Elvir quien ha sido mi soporte desde que la conocí; a las autoridades de la FAH quienes confiaron en mi y en el equipo de pilotos que enviaron a esta delicada misión; al Señor Director de la AMA, Cnel. De Aviación Don Neyib Rivera Flores quien confió también en nuestro trabajo; al equipo de Pilotos que volamos esa misión: Tte. Cnel. Jorge Cabrera, Tte. Iván Guerrero, Tte. Marco Rodríguez y Brent Maule; a la familia Maule y finalmente a todos los involucrados en esta delicada e importante misión de traer los nuevos entrenadores básicos de la Academia Militar de Aviación y la Fuerza Aérea Hondureña.

Una vez más podemos decir que . . . ,

Esta misión fue planeada cuidadosamente con muchos meses de anticipación, con los suplementos de información de vuelo, cartas de aproximación instrumental, cartas en ruta, y mapas de navegación operacional (ONC, por sus siglas en inglés) de los países a sobrevolar (ver figura), permisos de sobrevuelo y aterrizaje, estimados de consumo de combustible y otros. Es importante señalar la valiosa ayuda de la Sgt. Kimberly Olivier, USAF, de la Fuerza de Tarea Conjunta Bravo, quien colaboró incondicionalmente para obtener los suplementos de información de vuelo requeridos.



Figura: Mapa de Recorrido

Fuente: Autor

Después de una larga espera obtuvimos la fecha de partida, fue así que el 6 de junio de 2008, nos dieron las últimas instrucciones del alto mando de la FAH y dos días después, partimos vía línea aérea comercial hacia nuestro último destino, la ciudad de Albany, Georgia. Donde fuimos recibidos por mi Tte.Cnel. Jorge Cabrera y Brent Maule, el agente de ventas.

Al día siguiente, repasamos los manuales del avión y Sistema de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés), para dar inicio a nuestro entrenamiento el 10 de junio. Nos desplazamos a la fábrica Maule Air Inc. donde fuimos recibidos atentamente por Mr. Raymond Maule y su esposa, actuales dueños de la compañía.

Recibimos la primera clase referente al pre-vuelo del avión, seguido de la inspección de cada una de las aeronaves. El entrenamiento se realizó en las aeronaves destinadas para entrenamiento por parte de la empresa donde cada piloto voló 8 horas, a excepción de mi Tte. Cnel. Jorge Cabrera y yo que volamos una hora adicional para chequeo como instructor en el Spence Field, una antigua base militar que ahora funciona como el campo de entrenamiento para Maule Fly School, lugar que sirvió como escenario de nuestras primeras horas de vuelo en el avión Maule.

El entrenamiento consistió en:

- Operaciones en tierra
- Consideraciones de despegue con factor viento
- Despegues cortos y normales
- Stalls con motor y sin motor
- Vuelo con velocidad mínima de control, 40 Kias
- Forzados
- Aterrizajes en pistas de grama
- Aterrizajes con factor viento
- Aterrizajes cortos y normales
- Operación del avión en el lado derecho (para instructores)

Aunque el Tucano no es un avión muy veloz, fue difícil acostumbrarme a las bajas velocidades del Maule, sobretodo en la demostración de Vuelo con velocidad indicada del aire mínima de control a unos 40 nudos (KIAS por sus siglas en inglés) y en los despegues y aterrizajes cortos lo que es una cualidad de esta aeronave.

Dos pilares importantes en esta misión fueron nuestro instructor Mr. Raymond, que a pesar de su edad sigue volando con fuerzas como un verdadero pionero de la aviación y también el Pastor de Spring of Life Church de Moultrie Georgia quien nos dió soporte espiritual y oró por los pilotos y las aeronaves un día antes de nuestra partida.

Por fin llegó el día de retorno y el 17 de junio fue el ese día histórico donde inició nuestra travesía para traer las cuatro aeronaves a Honduras; como es normal las ansias por volar los aviones nuevos no se hicieron esperar; sin embargo como pilotos profesionales dimos inicio al briefing antes del vuelo. Comenzando con una oración para encomendarnos a Dios Todopoderoso y luego se discutieron y repasaron cada una de las navegaciones y el material aeronáutico a utilizar. Después de finalizado el briefing se realizó una ceremonia informal pero significativa, donde los ejecutivos de la empresa hicieron mostrar su afecto y cariño para los integrantes de la tripulación de la FAH, entregando los diplomas que nos acredita

como pilotos del avión. Como quinto tripulante voló Brent Maule, quien colaboró en el avión líder de la formación al mando de mi Tte. Cnel. Cabrera. Volar solo en el avión fue una experiencia excepcional y después de cuatro horas continuas nuestro primer aterrizaje para reabastecer combustible fue en el aeropuerto internacional de Lafayette, estado de Louisiana, donde almorzamos, pasamos plan de vuelo, chequeamos el clima en ruta y de nuevo listos para despegar. Justo después del despegue pudimos observar una lluvia que ingresaba en el aeropuerto lo que pudo haber dificultado nuestro itinerario, si no hubiésemos despegado a tiempo.

Después de tres horas y media vimos caer la noche en pleno vuelo; los cuatro aviones en formación se acercaban a su segundo destino: Brownsville, Texas, donde pernoctamos. Realizamos el postvuelo y descansamos esa noche para continuar al día siguiente. Al amanecer en el aeropuerto de Brownsville de nuevo realizamos pre-vuelo, chequeamos por combustible y los trámites reglamentarios en la oficina de migración y aduanas para verificar la exportación de las aeronaves por parte de Maule Air Inc.; trámite que tardó mucho tiempo ocasionando una demora en el despegue y alterando nuestra planificación de vuelo. El 18 de junio fue un día más donde todos los pilotos de la formación integramos un equipo de trabajo efectivo en pleno vuelo turnándonos el liderazgo de la formación. Al aterrizar en Veracruz, encontramos el primer problema; la situación fue relacionada con el tipo de combustible a utilizar, donde el comandante y oficiales de la base Aeronaval de Veracruz, México, nos brindaron toda su colaboración en el reabastecimiento de combustible y todo lo referente a pernoctar esa noche.

La madrugada del 19 de junio fue un momento muy importante, ya que nos preparábamos para el tercer y último tramo de vuelo. Despegamos del aeropuerto internacional de Veracruz destino a Tikal, nuestra siguiente parada por combustible. Fue un vuelo agotador y de mucha preocupación ya que se esperaba clima adverso en la ruta, sobre todo en la frontera de México y Guatemala. Una vez más el trabajo en equipo en una formación mostró su importancia, ya que debido a las grandes distancias perdimos comunicación con México Control, entidad controladora de ese espacio aéreo.

A mas de 150 millas náuticas de Tikal, pude tener el primer contacto con Tikal Aproximación, el cual nos autorizaron volar directo desde nuestra posición hasta el aeropuerto y así obviar un tramo de unas 60 millas náuticas por donde pasaba la aerovía. Fue de mucha alegría también poder escuchar en frecuencia un viejo amigo de Tikal Aproximación, a quien también agradezco sus atenciones. Ya exhausto por el vuelo al fin logramos ver a lo lejos el aeropuerto Mundo Maya Internacional, en Tikal, Guatemala, donde los hermanos de la Fuerza Aérea Guatemalteca nos estaban esperando.

Después de reabastecer combustible despegamos, destino a Toncontin, fue el tramo más pequeño pero con mayor ansiedad, ya que estábamos a poco de llegar, vuelo en que tuve el honor de volar nuevamente de líder hasta llegar a nuestro territorio nacional. Una gran alegría fue para todos al mandar cambio de frecuencia con La Mesa Aproximación y escuchar de nuevo nuestra gente.

En la frontera entregué de nuevo el liderazgo de la formación a mi Tte. Cnel. Cabrera, quien estuvo a cargo de toda la misión. Sobrevolamos en formación nuestra legendaria Academia Militar de Aviación y seguido un pase sobre la pista de Toncontin donde en la rampa militar nos esperaba una gran comitiva dirigida por el Excelentísimo Señor Presidente de la República, Manuel Zelaya Rosales para dar la bienvenida oficial a las cuatro aeronaves nuevas de la FAH. Fue un momento muy emotivo la tarde del jueves 19 de Junio de 2008, al ver tantas personas en dicha ceremonia de recibimiento.

El día siguiente, viernes 20 de junio, nos trasladamos a la Academia Militar de Aviación donde también se realizó una bienvenida y se pusieron las aeronaves a disposición del entrenamiento de los nuevos pilotos de la FAH.

Una vez más podemos decir que “La historia la escribimos en el cielo”. En esta ocasión, volando en el nuevo entrenador básico Maule MXT-7-180, desde Moultrie Georgia, EUA, hasta la sede de la Gloriosa Fuerza Aérea Hondureña. □



**Mayor Héctor Daniel Ríos Martínez,
Fuerza Aérea de Honduras**

Graduado de la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo de la USAF, se desempeñó como Jefe de Operaciones y Entrenamiento de Base e Instructor de Vuelo en la Base Aérea Coronel Héctor Caraccioli Moncada, Honduras. En 2014 completó el curso Pilot in Command y obtuvo certificación internacional en el Super King Air B200. Se ha desempeñado como instructor de vuelo y ha volado aproximadamente 300 horas en las aeronaves Cessna 152, Cessna 172, Cessna 210, Maule MXT-7-180, T-27 Tucano y la aeronave Super King Air B200. En 2004 se graduó de Calidad en Educación de la Universidad Católica de Honduras y Desarrollo del Talento Humano de la Universidad de Defensa de Honduras. En 2007 se graduó con una licenciatura en Ciencias Aeronáuticas por la Universidad de Defensa de Honduras y una licenciatura en Administración de Empresas por la Universidad Autónoma de Honduras.