

Subteniente Antonio Bau Sesé

# «El P-3 es muy seguro y cómodo de llevar»

Es el primer mecánico de aeronave que ha sobrepasado las 9.000 horas de vuelo

**E**S mecánico de vuelo y siempre viaja en la cabina del avión de patrulla marítima *P-3 Orion* entre el piloto, que maneja la aeronave, y el copiloto, encargado de las comunicaciones. Desde su puesto, el subteniente Antonio Bau controla la instrumentación, la presurización, la potencia... Lo ha hecho muchas veces, «soy el más antiguo, el más viejo», tantas que este avión no tiene secretos para él. Lleva 29 años volando, y, 28 de ellos, con el *P-3*, con el que estaba de misión cuando superó las 9.000 horas. Ningún otro mecánico de aeronaves militares españolas ha volado tanto como él. «Es —apunta— como si hubiera estado algo más de un año sin tocar tierra».

—¿Dónde se encontraba cuando superó las 9.000 horas de vuelo?

—Estaba en Yibuti, en el destacamento *Orión* que realiza vigilancia marítima en las costas de Somalia dentro de la operación *Atalanta*. Sabía que las iba a cumplir, porque tenemos controladas las horas que hacemos, pero, cuando regresé de una misión, mis compañeros me estaban esperando en la pista para felicitar-me y hacerme fotos. ¡Casi un reportaje!. Después, lo celebramos como se merece.



—Tantas horas de vuelo suponen muchas misiones...

—Operaciones de paz, llevo una veintena. Y la familia lo paga, porque son muchos meses fuera. He estado desplegado en *Sharp-Guard*, en el Golfo Pérsico, *Libertad Duradera*, *Centinela Índico* y *Atalanta*. Además de maniobras en casi toda Europa, en EEUU y Canadá.

—¿Cuál es la misión que recuerda como la más dura?

—La actual, porque llevamos mucho tiempo en el Índico, desde 2008, y ya he ido allí en nueve ocasiones. Sin embargo, la más importante, por la repercusión que tuvo, fue la de Perejil.

—Usted debe conocer el *P-3 Orion* como pocos...

—Es el avión más bonito de todos. Es muy grande, cómodo y seguro porque tiene cuatro motores, aunque podría volar con dos. De hecho, en ocasiones utilizamos sólo tres, para ahorrar combustible, sobre todo cuando hacemos búsquedas SAR en las que la prioridad es aguantar el máximo tiempo en el aire.

Junto al *Hércules*, es la única aeronave del Ejército del Aire que necesita mecánicos de los de toda la vida. El *P-3*, sin mecánico, no puede volar. Yo no lo veré, pero es una pena que esta característica se pierda, que se haga todo digital.

—¿Cuáles es el punto débil del *P-3*?

—La vejez. Hemos modernizado la parte táctica pero la cabina es igual que hace 50 años. Lo más complicado es acostumbrarse a sus cuatro motores, pero está muy bien diseñado y en la cabina todos los instrumentos están agrupados de cuatro en cuatro. Al no llevar nada digital, si se enciende la luz de aviso de fallo, nosotros debemos saber a que corresponde. Para eso tenemos un manual y la experiencia. En cuanto lo conoces, es muy cómodo de llevar. A mí, si me lo cambian y lo digitalizan, ya no acierto.

—¿Cómo ha sido su formación?

—Llegar a ser primer mecánico no es fácil. Hacemos un curso teórico en tierra y, después, unas 800 horas en vuelo como segundo. Además, cada seis meses, nos hacen un examen y vamos a EEUU para practicar con los simuladores. Siempre pasamos las pruebas. ¡Tenemos más problemas con los reco-



A la izqda., pasador con las condecoraciones, el emblema del Ejército del Aire y el «9.000» que acredita sus horas de vuelo. Arriba, relación de las misiones de paz en las que ha participado.

## Cifras de record

EL subteniente Bau luce en su guerrera el número 9.000 que le acredita como el mecánico de aeronaves militares españolas que más horas de vuelo tiene en su currículo. «Me lo han tenido que hacer personalizado. A partir de las 7.000 hay que pedirlo». Este record tiene por detrás una veintena de misiones de paz y años de servicio plasmadas en las condecoraciones que lleva en su pasador. Tres de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo —Cruz, Encomienda y Placa— por sus 20, 25 y 30 años como militar; dos, por las misiones que realizó en la antigua Yugoslavia; una de la UEO, otra de la OTAN y las que acreditan su participación en *Atalanta*. «De esta última operación no están reflejadas todas mis participaciones, faltan algunas por salir en el Boletín de Defensa».

En el distintivo de misiones de paz que luce en el lado derecho de su pecho aparecen reflejadas aquellas en las que ha estado desplegado: *Atalanta*, *Libertad Duradera*, en el Golfo Pérsico y el Adriático. «Todas ellas me hacen ilusión; quizás algo más las primeras. Son el reconocimiento a toda una vida profesional».

nocimientos médicos, por la edad, que con el simulador!

—Lleva prácticamente toda su vida en el mismo destino...

—Pues sí. Empecé haciendo la mili en el Ala 11 y sigo en el Ala 11, en Morón. Sólo estuve un año en Jerez.

—¿Cómo compagina el trabajo con la vida familiar?

—¡Viendo crecer a los niños a palmos! La que peor lo ha pasado ha sido mi mujer, siempre sola. He sido el primer militar de la familia y creo que voy a ser

el último. Uno de los motivos de mi hijo para no entrar en las FAS es que no quería estar tanto tiempo fuera de casa.

—Su empeño en seguir volando, ¿ha tenido alguna repercusión en su carrera militar?

—Sí. De hecho renuncié al curso de ascenso a suboficial mayor porque eso suponía ocupar un puesto en la base. Y eso no me gusta. Tengo 56 años y para el año y medio que me queda antes de pasar a la reserva, quiero seguir volando.

Elena Tarilonte

Fotos: Hélène Gicquel