

Primeros pasos del Ala 31

PEDRO GRAGERA TORRES
TOMÁS LAGUNA ACEÑA
Coroneles (retiro) del Ejército del Aire

La llegada del primer C-130/T.10-01 Hércules a finales de 1973 significó un salto de más de veinte años sobre los conocidos Douglas DC-3 (T.3) y DC-4 (T.4), Casa C-207 Azor (T-7) y Caribou DHC-4 (T.9), flotas que constituían la columna vertebral de la aviación de transporte ligera del EA.

La ilusión de pertenecer al recién creado 301 Escuadrón, dotado del nuevo sistema de armas, y posteriormente al Ala 31 fue, desde el primer momento, extraordinaria para todos los que tuvimos oportunidad de pertenecer a él, creándose un ambiente humano y profesional excelente desde el principio, y que se ha mantenido hasta el día de hoy.

Sin duda su primer jefe de Escuadrón, el teniente coronel José García Matres, junto con los comandantes Emilio

Recuenco y Carlos Idígoras Goya, así como con la ayuda de su jefe de Instrucción, comandante Enrique Richard Marin, fueron los que impulsaron y consolidaron el 301 Escuadrón en aquellos primeros años.

Los inicios de la unidad no fueron fáciles. Con una escasa infraestructura disponible en la base, se recibió al primer Hércules, así como al personal del fabricante Lockheed, para continuar impartiendo, esta vez en Zaragoza, la formación inicial necesaria al personal del Ejército del Aire. En una oficina polivalente, de la antigua torre de Valenzuela de la base aérea de Zaragoza, se estableció la Jefatura del 301 Escuadrón, compartiendo habitáculo con la sección de operaciones, e incluso sirviendo de vestuario provisional para parte del personal.



Archivo: Ala 31



Archivo: Ala 31

La documentación técnica necesaria para el adiestramiento (manuales, ordenes técnicas, etc...) fueron llegando poco a poco. Las clases a los pilotos se recibían en idioma inglés y, a pesar de las dificultades asociadas a la barrera idiomática, se superaron con éxito todos los cursos y entrenamiento, eso sí, con mucho esfuerzo y gracias al gran entusiasmo del personal. Significan que la falta de manuales se suplía con notas manuscritas extraídas de las propias explicaciones de los instructores. A uno de los ingenieros norteamericano, Schneider, que impartía las clases sobre el sistema hidráulico, le decían en broma que «no se le entendía nada», aunque realmente se le comprendía casi todo de lo que exponía.

La verdad es que ante aquella precariedad inicial de medios, infraestructura y personal, no era fácil aspirar a lograr una operatividad de la unidad a muy corto plazo pero, gracias al gran entusiasmo, esfuerzo, profesionalidad, y la propia iniciativa del personal que formaba el 301 Escuadrón a todos los niveles, facilitaron mucho el trabajo y convivencia, así como se permitió superar rápidamente y con éxito esa famosa curva de aprendizaje inicial. En relativo poco tiempo, se comenzó a extraer un adecuado rendimiento al avión y optimizar su mantenimiento y sostenimiento, eso sí, gracias al inestimable apoyo de un

equipo de técnicos de Lockheed, liderados por su ingeniero jefe Ben Hall, que convivieron con el personal del escuadrón durante varios años, transmitiendo el conocimiento y asesoramiento necesario.

Como curiosidad apuntar que, cuando se iniciaron las primeras misiones, los aviones no disponían aún del conocido sistema de rodillos en bodega, por lo que la carga y descarga del avión presentaba un verdadero problema, especialmente cuando se trataba de objetos muy pesados y voluminosos. Alguien sugirió subir las cargas al avión y desplazarlas por la cabina de carga utilizando para ello carretillas elevadoras dentro del propio puro de la aeronave, lo que era una verdadera barbaridad. A pesar de ello, el ingenio del personal, su proactividad, así como las ganas de operar, en este caso de los supervisores de carga, resolvió muchos problemas que hoy parecerían difícilmente planteables, quizás debido a la enorme y rápida evolución de la tecnología que nos permite actualmente disponer de nuevos diseños, herramientas y equipos que posibilitan una fácil y rápida carga y descarga de las aeronaves.

Pero volviendo a esos primeros pasos, poco a poco se fue incorporando más personal al 301 Escuadrón en las distintas etapas y fases de la unidad hasta completar la



Archivo: Ala 31



Archivo: Ala 31



Archivo: Ala 31



Archivo: Ala 31

plantilla aprobada, a la vez que se forjaban unos sólidos y firmes cimientos que permitirían alcanzar rápidamente un alto nivel operativo.

No se olvidará nunca las primeras navegaciones transatlánticas, cariñosamente conocidas como saltos de charco, donde la figura del navegante era fundamental en la tripulación, especialmente ante el reto de actualizar periódicamente y de una forma metódica la posición del avión basados en los equipos de navegación de los que entonces disponían nuestros los queridos T.10. Concretamente dos Loran (Long Range Navigation), dos doppler, así como el leal sextante. De aquellas, ya quedaban pocas estaciones Loran, y en cuanto al doppler, era de poca utilidad para largas distancias, por lo que el empleo del sextante, como navegación astronómica, era de uso obligado. Se realizaban mediciones o «tiros» cada hora, bien a estrellas o al sol, y pertrechados con cronómetro, almanaque aéreo y tabla de reducción, se conseguía determinar con gran precisión nuestra la posición y plotearla en la carta atlántica, manteniendo actualizado el necesario LOG.

El navegante no descansaba durante el salto, manteniendo una continua, metódica e intensa actividad para asegurar en todo momento que la posición era conocida y con el combustible necesario para alcanzar algún campo alternativo con meteorología favorable en caso de cualquier contingencia. Además, se ocupaba del radar meteorológico de abordo, las llamadas de radio vía HF, y otras muchas tareas que lo mantenían ocupado durante las largas horas sobre el agua. Recordar aviadores que omegas, inerciales, GPS, FMS, etc., vendrían mucho después, pero eso es otra historia que les tocó vivir años más tarde a otros miembros del Ala...

Asimismo la adquisición de nuevas capacidades y roles posibilitaría estar preparados para afrontar con éxito las numerosas misiones que estaban por llegar, como el primer transporte de ayuda humanitaria a Mali y Níger (1975), la participación en la Operación Gollondrina (1975), el apoyo a la catástrofe del petrolero Urquiola (1976), aerotransporte de ayuda humanitaria tras el terremoto de Yugoslavia (1979), así como un largo etcétera.

Casi medio siglo después, el Ala 31 continúa operando por todo el mundo con el mismo espíritu con el que se creó, aunque esta vez con una nueva plataforma, el A400M/T.23. La dilatada experiencia de operar con la flota T.10 tras muchos años de trabajo y misiones a sus espaldas, sirven de base sólida para afrontar con esperanza los retos del nuevo sistema de armas, continuar con el legado dejado por los queridos Hércules, honrar su memoria, y seguir siendo la «punta de lanza» de la aviación de militar de transporte del Ejército del Aire. ¡Ánimo Dumbos, confiamos en el Ala 31! ■

ACCIDENTE T.10/EF.18 EN LA BASE AÉREA DE ZARAGOZA, 1988

No podíamos dejar de citar en este dossier una de las emergencias de T.10 más angustiosas de la historia del Ala 31, y que demuestra el alto grado de preparación y profesionalidad de sus tripulaciones, así como la fortaleza y excelentes prestaciones de los C-130/T.10.

Era la mañana del 15 de noviembre de 1988, hacia un tiempo fantástico, la tripulación del Dumbo 03¹ se preparaba para volar a San Javier (Murcia), iniciando un tramo de posicionamiento para una posterior misión de lanzamiento de paracaidistas en esa zona. Al despegar de Zaragoza, pasando 2300 pies y rumbo de pista (30R), un avión de combate EF-18 que estaba realizando un tráfico y se encontraba en inicial, colisionó con el T.10-03 seccionando parte de su plano izquierdo. Como consecuencia del impacto se desprendieron 6,35 metros del ala del Hércules, que cayeron como una hoja en una cantera adyacente a la base.

El sargento Jesús Javier García González, hoy teniente en la reserva con más de 13 000 horas de vuelo en C-130, era uno de los supervisores de carga, y todavía recuerda el sonido del roce de metal contra metal junto con la sensación en el avión de un tirón repentino. A su vez, no olvidará tampoco nunca que se apresuró hacia la ventanilla más cercana (puerta de paracaidistas izquierda) para inspeccionar los daños, encontrándose que todo faltaba, desde el borde de los flaps exteriores hasta la punta de plano, incluso el propio alerón izquierdo al completo. Por otro lado, 6500 libras de combustible del depósito principal n.º1 se aerosolizaron instantáneamente por la pérdida del depósito con el plano, creando una estela del avión en el cielo similar al humo producido por un motor. Para empeorar las cosas, el Hércules entró en un peligroso viraje hacia el plano dañado, muy difícil de controlar.

A bordo viajaban nueve personas, de ellos seis tripulantes y tres pasajeros. Para uno de los pasajeros y su esposa, el viaje gratis a Murcia se convirtió en su peor pesadilla, no solo por la emergencia ocurrida en vuelo, sino por el alto grado de nerviosismo que ya presentaban durante el embarque, al ser la primera vez que volaban en este tipo de aeronaves.

En la cabina el piloto a los mandos, capitán Ferrer, gracias a su habilidad y entrenamiento, pudo recuperar el control del avión usando la máxima deflexión del alerón derecho, timón de dirección del mismo lado y otras técnicas de pilotaje asociadas a la pérdida de control, posibilitando que el T.10 virase ligeramente hacia el plano no dañado. Por otro lado, nadie sabe lo que impulsó al mecánico de vuelo, subteniente Sánchez (QEPD), para que cambiara inmediatamente la distribución de combustible tras el impacto, permitiendo de esta forma una alimentación cruzada hacia el plano izquierdo, y cuya rápida e instintiva acción, posiblemente salvó la vida de todos.

Si el T.10-03 hubiera perdido el motor 1 debido a la falta de combustible, sus problemas de control se habrían incrementado exponencialmente, y el avión, muy posiblemente, se habría vuelto incontrolable.

El T.10 realizó un amplio viraje a la derecha, rodeando la ciudad de Zaragoza, para volver al campo. La tripulación repasó todos los procedimientos y precauciones a tener en cuenta antes de aterrizar, estableciéndose en una larga final de la pista 30R (la 30L estaba cerrada por obras), con flaps 0% para no variar la configuración del avión, así como alta velocidad, cercana a los 170kts.

El aterrizaje resultó ser uno de los más suaves que jamás esa tripulación había tenido, saliendo de pista por sus medios sin necesidad de ayuda externa. Una vez en el aparcamiento, el desequilibrio de combustible y la falta de parte del ala, hizo que el avión se inclinase lateralmente, aunque sin más consecuencias. Significar que cuando posteriormente se comunicó al fabricante del avión (Lockheed Martin) lo ocurrido, no se creían lo acaecido, y menos que un C-130 pudiese volar en esas condiciones.

El comportamiento de la tripulación fue una muestra de profesionalidad, habilidad, coordinación y excelente CRM en cabina, donde cada miembro de la misma actuó de una forma ejemplar y con mucha tranquilidad, incluso cuando la torre de control trabajaba frenéticamente en impartir instrucciones al EF-18, que también trataba de aterrizar lo antes posible por los daños producidos en su borde de ataque.

La sección de plano dañado del T.10 se recuperó de la cantera, y en 1992, se utilizó, junto con el ala del EF-18, en un monumento inaugurado por SM el rey para conmemorar las 100 000 horas de vuelo del Ala 31.

El T.10-03 tardó cerca de dos años en repararse; ambos planos fueron sustituidos íntegramente en las instalaciones del Ala 31 de Zaragoza por personal de la unidad con el apoyo de la maestranza aérea de Sevilla.

En 1995 el T.10-03 fue designado como avión prototipo de la modernización a realizar a la flota, programa que es objeto de otro artículo en este dossier. Actualmente descansa en Cuatro Vientos en las instalaciones del Museo de Aeronáutica y Astronáutica del EA, donde podrá ser visitado en breve, como recuerdo y homenaje a nuestros Dumbos T.10, recientemente dados de baja, y que tanto han aportado al Ejército del Aire y al MINISDEF. ■



OFICOM. Base aérea de Zaragoza



Jesús García



Jesús García

ALA 31. ARCHIVO

¹Capitán Ferrer (P), capitán Delibes (CP/CA), comandante Palacios (N), subteniente Sánchez (QEPD)(MV), sargento García (SC) y sargento Pradales (QEPD)(SC).