



Escuadrón 123: unidad consolidada

JOSE TEROL ALBERT
Capitán de Aviación

Una de las características que diferencian a nuestro Ejército del Aire de otras Fuerzas Aéreas es la facilidad y rapidez con que las unidades aéreas españolas cambian su denominación.

Gracias a esta facilidad y debido a la necesidad de encuadrar en alguna unidad a los ocho RF-4C (CR-12) llegados en enero de 1989 a la base aérea de Torrejón se creó el Escuadrón 123 encuadrado dentro del Ala 12 del Mando Aéreo de Combate. Esta es la crónica del nacimiento de la más moderna (joven) unidad del Ejército del Aire.

EL PASADO

El Escuadrón 123 es junto al Escuadrón 212 (RF-5, AR-9) el depositario de toda la tradición del reconocimiento aéreo táctico



y estratégico de la Aviación Militar Española; es por ello que a modo de homenaje a nuestros antecesores miraremos al pasado y recordaremos alguno de los hitos del reconocimiento aéreo en España.

En 1909 comienza la guerra de Marruecos y durante aquella campaña se conceden las primeras Cruces Laureadas al Servicio de Aviación, siendo otorgadas a una tripulación de reconocimiento formada por el Teniente Ríos y el Capitán Barreiro. Durante la Segunda República, Guerra Civil y periodo de la Pos-

guerra son varios los aviones especializados en misiones de reconocimiento: Breguet 19, Loring R-III, Heinkel- 45, Caproni- 310, Henschel-126, Polikarpov DI-2 y Dornier 17, estando este último avión encuadrado en el Grupo 41 con base en Alcalá de Henares, localidad que a lo largo del tiempo estuvo ligada al reconocimiento aéreo pues en 1955 albergó la recién creada Ala 28 dotada con aviones B.R.-2HR (Heinkel 111). Desde la creación

de la Base Aérea de Torrejón en 1959 todas las unidades en ella ubicadas han realizado ocasionalmente misiones de reconocimiento aéreo; el F-86F Sabre (Escuadrones 51 y 61) fue dotado bajo su fuselaje con una cámara Mauler P-2; del mismo modo el F-104 (Escuadrones 161 y 104) fue equipado con un "pod" fotográfico. En 1971 el Estado Mayor ordena que los últimos doce F-5A (A-9) de la cadena de



*Vuelo de dos CR-12
del 123 Escuadrón
en formación
"sui generis".*



KC-97L (TK-1) del primer "123" repostando en vuelo a un C-12.



La perfecta coordinación entre el piloto y el operador de radar es fundamental en el cumplimiento de las misiones de reconocimiento. Foto: J. Terol.



CR 12-45 con el nuevo esquema de pintura en un único tono gris claro. Foto: J. Terol.

montaje de C.A.S.A. sean recon-vertidos a RF-5A (AR-9) con cámaras KS-92. Todos ellos fueron destinados al Escuadrón 212 de Morón que de esta forma se convertía en la primera unidad española de reactores de reconocimiento. En la actualidad estos aviones están siendo sometidos a un programa de sustitución de sus sensores. En 1974 un equipo de evaluación se traslada a Estrasburgo con el fin de estudiar la posible compra de Mirage III R si bien ésta nunca llegó a realizarse.

El otro 123

El 19 de mayo de 1972 llegan a Torrejón los primeros aviones cisterna de nuestro Ejército del Aire, tres Boeing KC-97L (TK-1) al tiempo que dos más eran entregados a la Maestranza Aérea de Albacete para su canibalización. Con el fin de acoger dichos aviones se crea tres meses más tarde y por primera vez el Escuadrón 123 encuadrado en el Ala 12 y con la misión específica de reabastecer en vuelo a los F-4C (C-12) de los escuadrones 121 y 122. Tras superar grandes problemas de mantenimiento durante su vida operativa los KC-97L fueron dados de baja en Agosto de 1976, disolviéndose el Escuadrón 123 un año más tarde.

La Escuadrilla de reconocimiento del Ala 12.

Durante el verano de 1978 se recibieron en el Ala 12 cuatro aviones RF-4C (CR-12 41, 42, 43 y 44) procedentes de la 363 Ala de reconocimiento táctico de la Base de Shaw, EE.UU. Se daba la circunstancia que nuestro país fué y es el único receptor de dicho tipo de avión pues el Phantom de reconocimiento destinado a la exportación es el modelo RF-4E, único modelo al que han tenido opción aliados occidenta-



Primeras tripulaciones aéreas de la unidad (Mayo 89): De izquierda a derecha, de pié: Ttes. Lista, Aineto, Rodríguez-Barrueco y Fernández, Cte. Nevado, Tte. Olivares, Cap. Terol, Tte., Miralles, Cap. Torralba y Tte. Orio. Sentados: Caps. Ledesma, Zan, Bárcena, Solano y Barriales y Cte. Buergo. Foto: Bda. Madrid.

les tan significativos como la República Federal Alemana, Israel o Japón entre otros. Los RF-4C recibidos no fueron asignados a ningún escuadrón en concreto de los que por aquel entonces formaban al Ala 12, sino que se formó una Escuadrilla de reconocimiento que a lo largo de su vida pasó por distintas etapas de autonomía o de dependencia operativa de los Escuadrones 121 y 122. Esta unidad nunca contó con una plantilla de tripulaciones exclusivas pues tan solo algunos pilotos de F-4C estaban calificados para volar del RF-4C, cumplimentando de esta forma un reducido plan de instrucción de reconocimiento táctico. Con el fin de llevar a cabo la misión que tenía asignada la Escuadrilla disponía de un completo laboratorio de procesado de películas y fotointerpretación atendido por una eficaz plantilla de suboficiales fotógrafos y fotointerpretadores.

NACE UNA UNIDAD

Tras largas gestiones realizadas en 1988 por la Dirección de



Línea de CR-12 en la Base Aérea de Torrejón. Foto: J. Terol.

Sistemas del entonces denominado Mando de Material se adquieren ocho aviones RF-4C con el fin de conservar la capacidad de reconocimiento que el Ala 12 había tenido hasta entonces, pero que presumiblemente iba a perder con la desaparición de los antiguos cuatro RF-4C de la Escuadrilla de reconocimiento. Los días 11 y 12 de Enero de 1989 llegaron a Torrejón sendas formaciones de cuatro aviones procedentes del 123 Escuadrón de la Guardia Nacional de Kentucky

tras un vuelo transoceánico de ocho horas de duración y siete reabastecimientos en vuelo. Los aviones recibidos (64-1069, 64-1070, 64-1083, 65-0822, 65-0835, 65-0841, 65-0851 y 65-0873) fueron designados como CR-12 45,46,47,48,49,50,51 y 52 respectivamente. Cinco de ellos estaban pintados con el esquema "Hill Grey" (dos tonos de gris según la técnica de contrasombreado) mientras que los tres restantes lucían un camuflaje "Europeo Uno (dos tonos de ver-



El trabajo del fotointerpretador completa la labor de las tripulaciones de vuelo.



Trás la suelta en el Phantom es obligatorio disfrutar de cierto rito "bautismal".

Foto: J. Terol

Phantom: un avión único y legendario.



Foto: J. Terol

de más un tono negro-carbón), dándose la curiosidad de que estos tres últimos tenían el morro ligeramente diferente a los restantes. Estos aviones incorporaban ciertas mejoras con respecto a los RF-4C de la Escuadrilla de reconocimiento, como más destacables se pueden señalar:

- Motores J79-GE-15E de baja emisión de humos.

- Equipo radio dotado de medidas ECCM.

- Equipo de navegación VOR-ILS.

- Sistemas sensor infrarrojo más moderno.

A la llegada de los nuevos aviones el Ala 12 se encontraba "bajo mínimos" en cuanto a personal volante se refiere pues la mayoría de las tripulaciones se encontraba en la Base Aérea de Zaragoza realizando el curso de transformación a material F/A-18 (C-15) con que iba a dotarse a los Escuadrones 121 y 122. Es por ello que durante aproximadamente dos meses los RF-4C fueron volados por las pocas tripulaciones que quedaban en Torrejón y que fundamentalmente se trataban de los mandos de la Base. Inmediatamente después de la recepción de los aviones comenzaron las actividades de "un" Escuadrón 123 cuya creación se sabía segura, pero que en ningún momento llegó a ser oficial ya que no se publicó en el Boletín Oficial. A finales de Enero el Mando de Personal hizo algunas gestiones verbales con el fin de "reclutar" a los nuevos pilotos que habrían de formar el nuevo Escuadrón de reconocimiento y así en el B.O.D. de 9 de Febrero se publica el destino al Ala 12 de 4 Cap. y un Tte (E.A.), dos de ellos procedentes de material Mirage IIIE (C-11) y tres procedentes de Material F-5A (A-9), si bien hay que señalar que todos ellos tenían una amplia experiencia previa en el campo del reconocimiento fotográfico pues



Foto: J. Terol

cuatro de ellos habían realizado el curso de piloto de reconocimiento en RF-5 mientras que el restante tenía más de mil horas de vuelo en Mirage III, avión que puede realizar misiones fotográficas gracias a su cámara Omera 60. El 23 de febrero los nuevos pilotos se incorporan a la unidad y es a partir de ese momento cuando el Escuadrón 123 comienza a funcionar con total autonomía. El cuadro de instructores de vuelo estaba formado por el Comandante Jefe de la Unidad y dos capitanes, cada uno de ellos con más de 2000 horas de vuelo acreditadas en F-4C. El ciclo teórico del plan de instrucción fue impartido por los instructores de vuelo ayudados por los seis tenientes de la escala de complemento (EA) destinados en la unidad como oficiales de armas y con más de 1000 horas de vuelo acreditadas en F-4C, además de tener asignado el vuelo de las avionetas de enlace Dornier 27 (U-9) del Ala 12.

Con el fin de aumentar la disponibilidad de aviones la unidad tuvo y tiene asignados los F-4C procedentes de los escuadrones 121 y 122 y así durante los planes de instrucción fueron utilizados

C-12 en vuelo de homologación de nuevo armamento.



Vista parcial de la sala de operaciones de la unidad.

Foto: J. Terol

los aviones C-12 09,10,14,19,37 y 20, si bien este último dejó de utilizarse al cabo de un corto periodo de tiempo. La utilización de los F-4C ha permitido al 123 la cumplimentación de dos misiones secundarias asignadas a la unidad: El remolque dardo en las misiones de tiro aire-aire de otras unidades y la homologación de nuevos tipos de armamento. Durante el verano de 1989 se recibió de C.A.S.A. el CR-12.42 que había concluido

su revisión en la factoría de Getafe y que se convertía de esta forma en el noveno RF-4C del Escuadrón. La inesperada llegada de los últimos RF-4C y la prolongación de la vida operativa de los F-4C supuso para el Grupo de Material del Ala 12 un esfuerzo de titanes (nunca mejor dicho, como ya veremos) pues ello obligó a duplicar funciones y trabajos ante la inminente llegada de un material tan sofisticado como el F/A-18.

BUSCANDO UNA IDENTIDAD

El decir que los comienzos de la unidad fueron duros puede parecer tópico, pero si no duros al menos si podemos señalar que no fueron fáciles. Lo cierto es que la unidad partió con los escasos medios heredados de la antigua Escuadrilla de reconocimiento; se carecía tanto de personal como de instalaciones propias e incluso hasta el mismo indicativo radio hubo de tomarse prestado del Escuadrón 121 (POKER).

Afortunadamente se contaba con lo único que hace falta para superar la precariedad de medios: Gente joven (la edad media de la plantilla era de 26 años) con toda la ilusión necesaria para sacar adelante una nueva unidad. Inmediatamente la máquina se puso en marcha, se creó un nuevo y estudiado plan de instrucción y se buscaron los símbolos de identidad del Escuadrón 123. Lo más urgente era encontrar un indicativo radio antes de que "los primos" del 121 volvieran de Zaragoza y reclamaran su indicativo. La decisión final se tomó democráticamente y así entre los distintos candidatos (CIEGO, CODAC, FLASH, ALFIL Y TITAN) se eligió ALFIL, pero fué rechazado por el MACOM y se optó por TITAN, dios de la mitología griega hijo de Urano, representante del Cielo; Titán según la Real Academia es un sujeto de excepcional poder lo que era perfectamente aplicable a nuestro querido Phantom, el avión que con su 34000 Libras de empuje es el más potente del Ejército del Aire, incluido el F/A-18 por más que sus pilotos se empeñen en decir que con el humo que echa el Phantom parece un avión Diesel. La aparición del nuevo indicativo radio sorprendió a más de un controlador y para las tripulaciones de la unidad era una oportu-

nidad para intentar que a partir de entonces el indicativo TITAN fuera sinónimo de educación y de disciplina aeronáutica. Lo primero lo hemos logrado...

El siguiente paso era crear el emblema de la unidad. Ante la falta de virtudes artísticas (otras tendremos) del personal del Escuadrón se decidió acudir a algún especialista en heráldica; al cabo de poco tiempo se recibía un dibujo realizado por Gonzalo Avila Cruz, uno de los más acreditados especialistas en temas de aviación militar en nuestro país, que estaba basado en una idea de Agustín Molina y que representaba el vuelo de día y de noche mediante dos águilas unidas en forma de Yin-Yang. La idea era tremendamente original y se eligió frente a otras buenas propuestas como el águila con un diafragma fotográfico como pupila, el castizo oso con el no menos castizo "bombín" y una cámara en la mano procedente de un intento de recuperar el emblema del antiguo Escuadrón 98, y por último la que quizás fuera la más bonita de las ideas: la paloma que según la Biblia fue utilizada por Noé tras el Diluvio para realizar el que probablemente fuera el primer reconocimiento aéreo de la historia.

Ya teníamos emblema pero había que completarlo con un lema que reflejase la razón de ser de la unidad y al tiempo tuviera cierta ambigüedad en su significado. Tras largas sesiones de meditación colectiva se eligió el lema "ANDA CON MIL OJOS" que contenía el doble sentido buscado, uno descriptivo y otro disuasivo. Con el fin de darle la mayor difusión posible se decidió traducirlo a una lengua universal como el Latín lo que con el paso del tiempo no ha demostrado ser especialmente práctico pues únicamente los más veteranos miembros del clero son capa-



ces de encontrar el significado correcto. De cualquier forma se decidió seguir las normas básicas de la heráldica y ante la extraña falta de algún miembro de la unidad que tuviera acreditado el POSEE de Latín se decidió acudir al Tte. Vicario de Primera D. José Díaz quien nos proporcionó nuestro "MILLE AMBULAT OCULIS" que según los expertos tiene una gran musicalidad al repetir el sonido "l" en la última sílaba de cada palabra (???). Desgraciadamente y a la espera de que se publique una normativa sobre emblemas de unidades aéreas el emblema del Escuadrón 123 no fue aprobado oficialmente por lo que no ha superado su actual estado de propuesta.

LOS PRIMEROS CAMBIOS

En septiembre de 1990 y tras seis meses de andadura comien-



*CR-12 del Ejército del Aire en vuelo junto a una formación de RF-4E de la Luftwaffe.
Foto: J. Terol.*

zan los primeros cambios de personal. Se incorpora a la unidad su actual jefe que se encontraba realizando el curso de aptitud para el ascenso a comandante. Dos pilotos de la unidad pasan a material F-18 y los dos capitanes que habían actuado como instructores de vuelo ascienden al empleo de Comandante y quedan agregados al Escuadrón con el fin de seguir aprovechando su alta experiencia. En octubre se produce la baja de uno de los pilotos que es cubierta con la incorporación de un capitán procedente del Ala 21 con lo que se continúa asignando a la unidad tripulaciones con experiencia previa en el campo del reconocimiento. Ese mismo mes el Escuadrón comienza a recibir antiguos pilotos de F-4C en periodos de reentrenamiento. En noviembre y ante la previsible carencia de oficiales de armas esperada para julio de 1990 se decide seleccio-

nar oficiales del Arma de Aviación (E.T.S.) con el fin de cubrir dichos puestos. Tras un periodo de prueba son destinados seis tenientes de dicha escala; de esta forma se volvía a tiempos pasados en los que el difícil y sufrido trabajo de la cabina trasera del Phantom era desempeñado con gran profesionalidad por Oficiales pertenecientes a la Escala de Tropas y Servicios. En julio de 1990 los comandantes que habían permanecido agregados abandonan la unidad y los seis tenientes de la escala de complemento terminan su contrato con el Ejército del Aire, de esta forma la unidad ve renovada más de la mitad de su plantilla en menos de un año y como consecuencia se encuentra con una preocupante falta de experiencia en material CR-12 por parte de sus tripulaciones; los pilotos apenas tienen doscientas horas de vuelo en dicho avión y los operadores

de armas no alcanzan las ochenta; esto unido a la casi total falta de disponibilidad de pilotos instructores de CR-12 ha hecho que actualmente se considere la posibilidad de enviar a las futuras tripulaciones a unidades de RF-4 de distintas Fuerzas Aéreas extranjeras con el fin de cumplimentar en dichas unidades sus planes de instrucción. Esta solución ya ha sido adoptada por distintos países con unidades de reconocimiento de pequeña entidad, aportando resultados tanto operativos como económicos muy positivos.

PRESENTE Y FUTURO

Los RF-4C están siendo sometidos a un constante programa de mejora gracias al interés y apoyo de la Dirección de Sistemas. El nuevo alertador de amenazas se encuentra totalmente operativo con resultados más que positivos. A medida que los aviones son sometidos a una revisión general en la factoría de Getafe de C.A.S.A. están recibiendo un nuevo esquema de pintura basado en un único tono gris claro integral, siendo la primera ocasión en la que un RF-4C es pintado de esta forma. Se han adquirido equipos de transformación de motores 15A a 15E con el fin de contar con una amplia reserva de motores utilizables con baja emisión de humos. Se encuentra en marcha un programa de sustitución parcial de los equipos de aviónica que entre otras mejoras incluye la dotación de un nuevo radar de seguimiento del terreno y navegación todo tiempo APQ-172 así como un nuevo equipo de navegación inercial con giróscopos laser. Hay que señalar que

los estudios para la sustitución de los sensores actuales se encuentran en estado muy avanzado y se espera que en un futuro no muy lejano se pueda contar con sensores electro-ópticos con capacidad de almacenaje y transmisión de la información en tiempo real de forma digital. Esto convertirá al Escuadrón 123 en una de las mejores unidades de reconocimiento del mundo pues en la actualidad únicamente un escuadrón de Tornados de la R.A.F. dispone de tan elevada tecnología en sus sensores. Existen otros programas que aún no han sido considerados pero cuya necesidad desde el punto de vista operativo parece obvia, así debemos citar: Adquisición de nuevos y más modernos equipos de guerra electrónica y modificación de los aviones con el fin de aumentar sus posibilidades de portar armamento de autodefensa. El programa de dotación de sondas de reabastecimiento en vuelo compatibles con los actuales aviones cisterna del E.A. va a permitir a los RF-4C realizar misiones de gran alcance con carácter estratégico.

Las instalaciones también han sido objeto de mejoras y así los laboratorios se han remodelado y acondicionado con el fin de que puedan acoger los nuevos equipos de fotointerpretación cuya adquisición se encuentra en estudio. Por otra parte hay que señalar que el Escuadrón cuenta con su propia sala de operaciones y próximamente completará su infraestructura gracias a la cesión de un pequeño sector del edificio de Fuerzas Aéreas del Ala 12.

El personal del Escuadrón continúa su constante preparación y al margen de los planes de instrucción algunos miembros de la unidad han realizado cursos como el de perfeccionamiento de Inglés o el curso de "Air Intelligence Officer" de la U.S.A.F. En

dos ocasiones se ha contado con la presencia de dos instructores norteamericanos pertenecientes al 192 Escuadrón de la Guardia Nacional de Nevada, unidad galardonada este año con el premio a la mejor unidad americana de reconocimiento, mientras que un piloto del escuadrón español ha estado volando con dicha unidad americana en Reno con el fin de evaluar nuevos equipos de aviónica. Por considerarse de vital importancia desde el punto de vista de la seguridad en vuelo y del entrenamiento de vuelo sin visibilidad a baja cota se ha propuesto la realización de cursillos periódicos de prácticas de simulador en la base aérea de LECK (Alemania) de forma análoga a los que con tan buenos resultados vienen realizando desde hace años en Nancy las tripulaciones del Ala 11. Así mismo la unidad tiene especial interés en que durante un futuro próximo su personal tenga acceso a los siguientes cursos: Apoyo Aéreo (ESAPO), "Imagery Intelligence Officer" (U.S.A.F.) y "Tactical Leadership Program" (NATO); así como a posibles programas de intercambio periódico de tripulaciones con unidades extranjeras, posibilidad sobre la que han mostrado su interés diversas fuerzas aéreas.

Durante el verano de 1990 tuvo lugar el primer contacto directo con otra unidad análoga de la OTAN, la Aufklärungsgeschwader 51 de la Luftwaffe con base en Bremgarten y dotada de aviones RF-4E: este contacto estuvo encuadrado dentro del programa de intercambio de escuadrones de la OTAN y se pretende que dicho tipo de contactos con otras unidades de reconocimiento se fomente a medio y largo plazo. Debemos recordar que dentro del marco de la OTAN existen cuatro países que disponen de RF-4C y RF-4E: EEUU (1 TRS en Alconbury GB y 38

TRS en Zweibrücken RFA), RFA (Aufklärungsgeschwader 51 y 52 en Bremgarten y Leck, y Erprobungsstelle 61 en Manching), Grecia (348 Mira en Larissa) y Turquía (113 Filo en Eskiseir). Dentro de este mismo capítulo es idea de la unidad el llevar a cabo las gestiones previas para una posible participación en el próximo "Tactical Air Meet" a celebrar en 1992 y que en parte es el heredero de los famosos certámenes de la OTAN "Big Click", "Royal Flush" y "Best Focus" para unidades de reconocimiento táctico. En el último TAM celebrado en Baden-Söllingen (Alemania) participaron diversos aviones de reconocimiento como Mirage 5 BR belgas, RF-4E alemanes, Draken S35E daneses, Mirage F-1CR franceses y Jaguar GR-1 británicos. Por otra parte se han establecido contactos con la "F-4 Society" con el fin de recibir información actualizada sobre los Phantom en el mundo a través de su revista oficial "Smoke Trails".

CONCLUSION

En un principio el Escuadrón 123 nació con el fin de cubrir interinamente el vacío provocado por la prevista demora en el desarrollo del RF-18, principal candidato dentro del programa SARA (Sistema avanzado de reconocimiento aéreo), pero los sucesivos y ya casi ilimitados retrasos de dicho desarrollo han obligado a un replanteamiento radical de los planes del Ejército del Aire a medio y largo plazo y a una potenciación del papel otorgado al RF-4C dentro de ellos. Consecuencia de todo ello es la gran responsabilidad que recae sobre el personal del Escuadrón 123; unos hombres cuyo trabajo diario va dirigido al mejor cumplimiento de la difícil misión asignada: el Reconocimiento Aéreo. ■