

100.000 horas de vuelo de los Hércules del Ejército del Aire

FRANCISCO BRACO CARBO
Comandante de Aviación

HAN pasado 100.000 horas de vuelo desde que el día 18 de diciembre de 1973 llegara a la Base Aérea de Zaragoza el T-10-01, el "Dumbo 01".

Este fue el primer avión del recién creado 301 Escuadrón. Uno de los "socios fundadores" dijo que la unidad se llamaba así porque eran 300 hombres y un avión.

PASO A PASO

A primeros de marzo llegó el segundo y en abril ya eran cuatro. Estos cuatro aviones son de la misma serie y son conocidos, entre los componentes de la unidad, como "los viejos".

La presentación oficial del nuevo material tuvo lugar el 14 de mayo de 1974 en la Base Aérea de Getafe. El acto fue presidido por el entonces ministro del Aire, teniente general Mariano Cuadra Medina.

Muy poco más de dos años después del primero, en enero de 1976,

llegaron los primeros cisternas. Los TK-10 con números de cola del cinco al siete. Esto supuso un paso importante en el aspecto operativo, la unidad adquiriría un nuevo "role": el reabastecimiento en vuelo.

El 31 de septiembre de 1978 según

O.M. nº 2785/78, el 301 Escuadrón de Fuerzas Aéreas alcanzó la "mayoría de edad" y pasó a denominarse Ala 31.

En diciembre de 1979 el Ala 31 recibe su estandarte, el cual fue donado por la ciudad de Zaragoza. Durante ese mismo año y el siguiente la unidad vio completada su flota de 12 aviones con la llegada de tres T's y dos TK's. Es entonces cuando se forman los dos escuadrones, el 311 con los 7 T-10 y el 312 con los cinco TK-10.

Antes de tener la flota al completo, en mayo de 1980 se perdió en trágico accidente el T-10-01 y toda su tripulación. La pérdida material fue recuperada en marzo de 1988



Mostar, Bosnia-Herzegovina.



Eros, Namibia.



Addis Abeba, Etiopía.

con la llegada del TL-10-01 "el largo". La pérdida humana, aunque fue reemplazada, nunca podrá ser recuperada.

Otro paso que, desde el punto de vista administrativo, dio la unidad fue la fusión con el Ala 15. Las dos alas pasaron a formar una única ala, el Ala 31, y los grupos de Fuerzas Aéreas pasaron a denominarse Grupo 31 y Grupo 15.

El siguiente paso ya se está dando. Uno de los aviones, uno de los "viejos", ya se está modernizando. Con este paso se entrará en la era de los "chips" y la guerra electrónica; y seguiremos teniendo "Dumbos" para rato.

AYUDA HUMANITARIA

El vuelo que supuso la "puesta de largo" de la unidad fue el que se rea-



Split, Croacia

lizó a Malí y Níger, fletado por la Cruz Roja en febrero de 1975.

Este fue el primero de una larga serie de vuelos. En la tabla aparecen reflejados en orden cronológico. En esta relación no están los vuelos realizados a Guinea Ecuatorial, no caben, a este país se fue por primera vez en 1979 y hasta 1991, que se hizo el último, se ha ido un total de 48 veces.

Dentro de este tipo de vuelos merecen mención especial aquellos realizados para la ONU dentro del marco de Operaciones de Mantenimiento de la Paz. La primera de estas operaciones en la que se participó fue en apoyo al proceso de transición democrático en Namibia (UNTAG-UN Transition Assistance Group). También se ha participado en la operación PROVIDE COMFORT de ayuda al pueblo kurdo en Turquía, ONUSAL en Salvador, UNAMIR en Ruanda y UNPROFOR en Bosnia.

Los vuelos de ayuda humanitaria, por la atención que reciben de los medios de difusión pública son, tal vez, aquellos con los que se asocia más comúnmente la imagen de los "Hércules" del Grupo 31. Esta imagen de "aviones para misiones huma-

nitarias" no debe hacer olvidar cual es la misión de esta unidad. Como dijo un antiguo componente de esta unidad: con una llave inglesa se puede clavar un clavo pero su misión no es clavar clavos. El Grupo 31 puede llevar ayuda humanitaria pero su misión no es llevar ayuda humanitaria.

ALLI DONDE ESTA LA ACCION

La relación que existe entre la aviación de transporte civil y militar es una relación en un solo sentido. Donde puede operar la primera puede operar la segunda pero la inversa no se cumple. Esto, además de los vuelos propios de acciones de combate, incluye aquellos vuelos cuyo riesgo solo puede ser afrontado por la aviación de transporte militar. Ejemplo claro de este tipo de misiones son aquellas que se han realizado para evacuar ciudadanos españoles de zonas en conflicto.

La primera misión en la que hubo que operar en una zona de riesgo fue en Nicaragua en junio de 1979, cuando el Frente Sandinista de Liberación Nacional (FSNL) entró en Managua y tomó el control del país. La misión consistió en formar parte del puente aéreo que se estableció entre Managua y San José de Costa Rica. En la ida se llevaba ayuda humanitaria y en la vuelta se evacuaba a la colonia española y a civiles de otras nacionalidades. El descenso antes del aterrizaje y el ascenso después del despegue se efectuaban sobre el lago de Managua, reduciendo de este modo la probabilidad de ser alcanzado por las fuerzas enemigas en los combates. Esta precaución no evitó que un avión fuera alcanzado durante el aterrizaje. Este avión precedía al "Hércules" español y la primera noticia que llegó a la unidad fue que había sido el nuestro.

Las medidas de seguridad en aviación tienen unos márgenes suficientemente amplios, para garantizar sobradamente las operaciones. Estas medidas obligan a calcular el peso máximo al despegue de modo que si

puede operar respetando estos márgenes de seguridad. Pero había que ir, y se fue. Allí estaban esperando unos religiosos y un destacamento de fuerzas de protección de la ONU. Se fue y después de un tira y afloja con las

fuerzas locales, éstas dejaron despegar al avión. Durante el despegue la decisión que había que tomar en caso de fallo de un motor era fácil: abortar el despegue y salirse por el final de pista o seguir acelerando y llegar al final de pista sin velocidad suficiente para el despegue. Afortunadamente no hubo que tomar ninguna decisión.

Además de este vuelo también se sacó de Kigali a ciudadanos europeos. Si hay ocasiones en las que además de sentir el peligro se ve, esta fue una de ellas. Desde el avión se veían las trazadoras que iban y venían, hacia y desde un sitio a otro, y a veces sobre el aeropuerto. Era entonces cuando el controlador decía que se mantuviera fuera hasta que se calmaran los combates.

Otras ocasiones en las que se ha tenido oportunidad de sacar a españoles desde zonas en conflicto ha sido en Sierra Leona en 1990, en Siria, Israel y Jordania antes de la "Tormenta del Desierto", en Zaire en 1991 y en Angola en 1992. En uno de estos vuelos uno de los pasajeros le dijo a un tripulante: "Jamás hubiera pensado que un avión militar español hubiera venido a sacarme de aquí".

Cuando se habla de operaciones de apoyo al combate no hay que olvidar que estas se pueden realizar dentro de la zona de combate. En esta ocasión se pudo comprobar el estado físico de una de las tripulaciones y fue cuando, estando en el aparcamiento del aeropuerto de Ryad, sonó la alarma. Esta tripulación estaba efectuando el puente aéreo entre el Reino Unido y Arabia

AYUDA HUMANITARIA

Año	País	Observaciones
1975	Mali-Niger	Cruz Roja
1978	Senegal-Zaire	Cooperación internacional
1978	Libano	Cruz Roja
1979	Yugoslavia	Terremoto Titograd
1979	Nicaragua	Cooperación Internacional
1979	República dominicana	Cruz Roja
1980	Argelia	Terremoto El Asnam
1980	Italia	Erupción Etna
1982	Bolivia	Cruz Roja
1982	Nicaragua	Cruz Roja
1982	Chipre	Ayuda UNICEF para Libano
1982	El Salvador	Ayuda humanitaria
1983	Ghana	Cruz Roja
1983	Turquía	Terremoto Er Zorum
1984	Guinea Konakry	Cruz Roja
1984	Mauritania	Cruz Roja
1985	Argelia	Cruz Roja
1985	Etiopía	Ministerio de Asuntos Exteriores
1985	Méjico	Terremoto Méjico
1985	Colombia	Erupción Nevado del Ruiz
1986	Bolivia	Inundaciones lago Titicaca
1986	Camerún	Nube gas volcán Nios
1986	Mauritania	Cruz Roja
1986	El Salvador	Cruz Roja
1987	Marruecos	Plaguicida plaga langosta
1987	Nicaragua	Presidencia de Gobierno
1988	Marruecos	Plaguicida plaga de langosta
1989	Mauritania-Senegal	Reuelta racial
1989	Tanzania	Medical Press
1989	El Salvador	Ministerio Asuntos Exteriores
1989	Costa Rica	Cruz Roja
1990	Túnez	Ministerio Asuntos Exteriores
1990	Sudán	Cruz Roja
1990	Irán	Terremoto Tabriz
1991	Kuwait	Ayuda humanitaria
1991	Turquía	Ayuda pueblo kurdo
1991	Irán	Ayuda pueblo kurdo
1991	Etiopía	Ministerio Asuntos Exteriores
1993	Somalia	Antena 3 Televisión
1994	Kenia	Ayuda refugiados Ruanda
1994	Zaire	Ayuda refugiados Ruanda
1996	Zaire	Conflicto Grandes Lagos

falla un motor durante la carrera de despegue, se pueda detener el avión o seguir acelerando hasta alcanzar la velocidad de despegue. En el caso de que este cálculo dé como resultado que el peso vacío del avión sea superior al calculado no se puede operar desde ese campo. Esto es lo que ocurre en el campo de Butare (Ruanda), el "Hércules" no puede operar, no



Ejerc. Red Flag

Ejercicio Red Flag.

Saudita durante la Guerra del Golfo. Al oír la alarma, se colocaron las máscaras anti-gas, en previsión de un ataque químico con misil Scud, y echaron a correr hacia el refugio. Como nota curiosa citar que, a la entrada del refugio, les pidieron la identificación puesto que las máscaras eran distintas al resto.

Algo tan simple como puede ser llevar ayuda humanitaria se puede complicar cuando ésta se lleva a un lugar en guerra. También, más veces de las que uno desearía, los vuelos se ven sometidos a demoras debido al control. Se le complicó pero no tuvo demoras una tripulación que estaba en Sarajevo efectuando el puente aéreo desde Zagreb. Después de repetir el indicativo radio el controlador dio la autorización para poner en marcha, rodar y despegar, añadiendo que evacuaba la torre de control debido a que los disparos de artillería estaban cayendo "demasiado" cerca. Ni que decir tiene que se completaron las listas de procedimientos y se despegó en un tiempo récord. Una vez en el aire, al contactar con control Zagreb, este preguntó qué

pasaba con Sarajevo y al pasarles la información hicieron dar media vuelta al resto de los aviones.

EN RESUMEN

Si preguntamos a cualquier miembro de esta Unidad ¿qué vuelo ha sido el más importante, el más significativo? Cada uno tendrá una respuesta distinta. Esta respuesta será sin lugar a dudas un vuelo en el que haya participado, y hay suficientes respuestas para que cada tripulante guarde su recuerdo personal.

Desde el 4 de abril de 1974 en que se realizó el primer vuelo operativo, hasta su participación en el Destacamento Icaro, se puede decir que los "Dumbos" han viajado por todo lo largo y ancho de este mundo. Bueno, al menos por este lado del mundo, desde Noruega hasta Argentina y desde Estados Unidos a Emiratos árabes.

Además de los teletipos, órdenes de misión, partes, informes y demás documentación que acompaña cada vuelo, como prueba del trabajo realizado, está el Museo de la Unidad.

Del primer vuelo a Malí y Níger se tiene, como "prueba" de haber sido realizado, una máscara africana que fue el germen del museo. Aunque esta pieza no es la primera en orden cronológico, la primera es el casco de albañil que tenía que llevar, por orden del jefe de obra, el jefe del escuadrón cuando visitaba las obras que se estaban realizando en lo que hoy en día sigue siendo el edificio de Fuerzas Aéreas. Este museo es como el libro en el que se va escribiendo la historia de la unidad.

Aunque sea obvio, no sería justo no mencionar que, si se ha volado lo que se ha volado es porque mantenimiento ha "fabricado" las horas necesarias para ello. Ese trabajo entre bastidores pocas veces se lleva la gloria, pocas veces sale en la foto, pero no cabe duda que sin él nadie se llevaría la gloria y no habría foto.

Desde el teniente coronel Matres, primer jefe, al sargento Martínez, último fichaje, la lista es interminable. Cada uno ha aportado su granito de arena y, después de 23 años de servicio, el montón alcanza 100.000 horas de vuelo.