

353: un escuadrón de Operaciones Especiales

ANGEL GOMEZ DE AGREDA
Comandante de Aviación

El 353 Escuadrón del Ala 35 ha demostrado a lo largo del pasado año que el T.21 (CASA C-295) está en condiciones de operar como una plataforma óptima para misiones de Operaciones Especiales.

El Escuadrón ha participado en ejercicios, misiones y cursos en los que se ha podido comprobar la capacidad del avión y la preparación de sus tripulaciones en misiones tácticas.

Se han llevado a cabo infiltraciones y exfiltraciones nocturnas en campos no preparados con gafas de visión nocturna. Se han volado misiones de reabastecimiento en vuelo desde el C-130 y desde el C-160. Se efectuaron lanzamientos de personal y cargas en todas las modalidades. Se formó parte de COMAO utilizando los medios de autoprotección y de encriptación de que está provisto el avión y, finalmente, uno de los aviones del Escuadrón estuvo en Benín simulando una evacuación de no-combatientes (NEO) a unas millas del mucho más real escenario de Costa de Marfil.

La última década ha supuesto la llegada de una nueva mentalidad en cuanto a la adquisición y sostenimiento de los sistemas de armas. La logística integrada y la adaptación a AECMA suponen un cambio en la forma en que vamos a gestionar el abastecimiento y el mantenimiento de nuestras flotas.

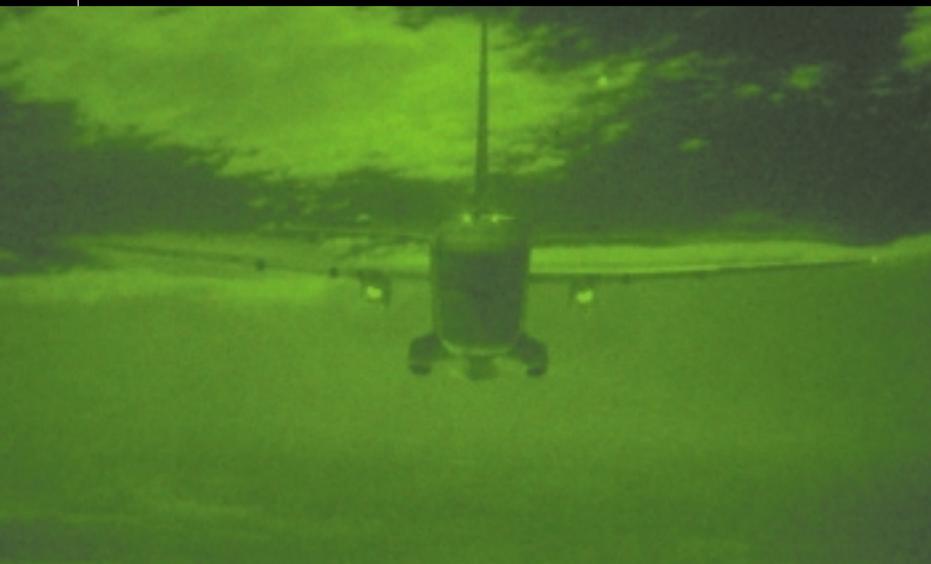
Por otro lado, el entorno global en el que se mueven nuestras Fuerzas Armadas condiciona las características y capacidades del personal y del material con el que debemos trabajar. La formación del personal ha dado

un giro brusco en búsqueda de profesionales altamente cualificados en el aspecto técnico, mientras que el material debe adaptarse a permitir despliegues a grandes distancias y un mantenimiento compatible con ellas.

El caso del T-21 supone la primera aplicación de estos conceptos a un avión de transporte desde su concepción misma. Su llegada supuso un reto para el Ala 35 en un momento particularmente complicado para ésta. Dos plataformas, en apariencia tan similares, difícilmente podrían tener aplicaciones tan distintas.







El T-19 es un avión que comenzó utilizándose tanto en misiones logísticas como tácticas de mediano alcance. Su capacidad de carga y su autonomía le abrieron nuevos horizontes con las tareas de Patrulla Marítima y Búsqueda y Salvamento. Absolutamente contrastado como avión logístico, su equipamiento actual limita bastante, sin embargo, su actuación en misiones tácticas en los escenarios en que se desarrollan las acciones hoy en día.

El C-295 nace casi como un desarrollo del C-235. En apariencia se trata de la misma plataforma con una longitud algo mayor y una capacidad de carga ligeramente incrementada.

Difícilmente se puede justificar, sin embargo, asumir las servidumbres logísticas que supone mantener dos sis-

temas de armas distintos para conseguir un diferencial de capacidad logística tan pequeño.

Pero es que el T-21 es mucho más que un T-19 “alargado”. Su equipamiento y capacidades lo convierten, hoy por hoy, en el avión más táctico de la flota de transporte de nuestro país. Sin despreciar sus capacidades logísticas, el verdadero potencial del avión se desarrolla en el ambiente táctico y preferiblemente nocturno de las Operaciones Especiales.

AAR

Quizás lo más llamativo de la silueta del T-21 sea su “percha” de repostaje en vuelo. La capacidad de “refueling” del avión es lo primero que lo diferencia del resto de los

transportes del Ejército del Aire. Es también la característica más controvertida en cuanto a la posible utilidad de la misma.

Ciertamente, el reabastecimiento en vuelo per sé no tiene grandes ventajas en este tipo de aeronave, un transporte medio-ligero. Desde luego, este potencial del T-21 supone que la instrucción de las tripulaciones, sobre todo en las fases más avanzadas, es mucho más compleja e implica que las salidas van a depender de la disponibilidad, no sólo propia, sino también de un avión cisterna.

Hasta el momento, el 353 ha realizado misiones de reabastecimiento con el TK-10 del Ejército del Aire y el C-160 “Transall” de L’Armée de L’Air francesa. Otra servidumbre es que la envolvente de velocidades del



resto de los posibles “dadores” no es compatible con la de vuelo del T-21. De hecho, sería muy deseable poder contar con el pod de reabastecimiento de baja velocidad – utilizado también por los helicópteros – para poder ampliar el margen de velocidades en que se podría efectuar la operación.

NVG (NIGHT VISION GOGGLES – GAFAS DE VISION NOCTURNA)

Es, sin lugar a dudas, la característica definitoria de la capacidad táctica del T-21. En la actualidad es difícil concebir una operación nocturna sin NVG cuando se está operando en un ambiente potencialmente hostil. EADS/CASA ha demostrado una gran capacidad al implementar este

requisito del Ejército del Aire para el T-21. Salvo detalles mínimos que están terminando de pulirse tras la capacitación para estas misiones de algunos de los pilotos del Escuadrón, el avión es completamente compatible con el vuelo infrarrojo como ha demostrado en el DAPEX/VOLCANEX 04 y el POPE 04.

La colaboración del EADA y EZA-PAC en el balizaje de los campos y la experiencia aportada por CLAEX y Ala 48 así como la de otros compañeros con experiencia en este tipo de vuelo han permitido al 353 soltar a varias tripulaciones en este tipo de vuelo en un tiempo record. El Mando de Combate, plenamente consciente del potencial que supone esta capacidad, está facilitando su uso en todos los ejercicios en que participa el Ala 35.

Sin embargo, al igual que en el caso del reabastecimiento, la instrucción de las tripulaciones del 353 en estas misiones está tremendamente condicionada por la programación de operaciones reales. El vuelo de una misión nocturna limita la disponibilidad de dos pilotos CR3 durante dos días – en una plantilla muy corta en la que hay ocho en total y en la que el comandante de aeronave debe tener esta calificación en muchos casos.

AUTOPROTECCIÓN

La reciente crisis de Irak y la configuración del destacamento ALTAIR en Kuwait han sido la definitiva constatación de que no se puede considerar un avión táctico – casi ni siquiera avión militar – aquel que no tenga ca-



pacidad de autoprotección. El T-21 se adquirió “de serie” con un alertador radárico y su correspondiente dispensador de chaff y bengalas. Igualmente, tanto la cabina como la instalación de oxígeno líquido (LOX) están blindadas contra impactos de fusilería.

Desestimado en un principio, el alertador de misiles está siendo instalado ya en los mismos aviones que montan su correspondiente radárico. Los tres aviones que están equipados con estas características pueden desplegar en cualquier lugar del mundo con relativa independencia de la amenaza presente.

Tan importante como el equipamiento de autoprotección es la instrucción del personal en su utilización. Desde el mantenimiento de los equipos a la carga de librerías y la actuación de los pilotos, la práctica es fundamental. El pronto reconocimiento de la amenaza es esencial a la hora de combatirla. Los lanzamientos de señuelos deben ir acompañados de maniobras defensivas que maximicen su eficacia.

El 353 Escuadrón tuvo el privilegio de ser el primero de los españoles en acudir este año pasado al A.A.T.T.C. (Advanced Airlift Tactical Training Center) en Missouri y Arizona. La excelencia de este centro de enseñan-

za de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos ha supuesto una importantísima mejora en la formación – si bien ha sido sólo para una tripulación – de unas tácticas que no encuentran oportunidades de instrucción con la necesaria frecuencia.

Entre las conclusiones extraídas de este curso cabe destacar la del papel que debe jugar el Supervisor de Carga durante las misiones tácticas en cuanto a la vigilancia exterior del avión y la conveniencia de contar con un navegante que descargue de trabajo a los dos pilotos para que estos puedan centrarse en la parte táctica de la misión. En ambos aspectos está ya trabajando el Ala 35.

FARP

Durante el último ejercicio POPE, la colaboración del Ala 35 con el Ala 48 y el EZAPAC se volcó en el desarrollo del concepto de FARP (Forward Air Refueling Point) entre el T-21 y el H-21. El concepto parte de la utilización en Operaciones Especiales o de CSAR de la capacidad NVG de ambas plataformas y de los equipos SOF (Special Operation Forces). El objeto es instalar un punto avanzado de reabastecimiento pa-

ra un helicóptero – normalmente CSAR. El combustible utilizado se transporta hasta un campo eventual en el T-21, bien en sus depósitos interiores, bien en depósitos flexibles ubicados en su cabina de carga.

La Doctrina Aeroespacial nos habla del uso racional de los medios y de la escasez de los mismos. La tendencia actual de buscar la plataforma adecuada para cada misión debe acentuarse todavía más. La versatilidad y la flexibilidad de los medios aéreos no pueden suponer una excusa para no optimizar el uso de los recursos.

Todo lo anterior demuestra que el T-21 es, claramente, un avión táctico especialmente apto para las Operaciones Especiales. Su uso como avión logístico debe estar absolutamente subordinado a su rol primario como táctico y a la extensa y especial instrucción que este rol requiere.

En relación a esta instrucción, el 353 Escuadrón está colaborando en el desarrollo de un entrenador táctico que permita un significativo ahorro en los costes de la misma y que permita incrementar de forma notable la disponibilidad de aviones y tripulaciones operativas, en especial durante la fase avanzada de entrenamiento táctico ■