

Los *Panda*, los aviones de enlace del EA

AGUSTÍN RAGA COSTA
Teniente coronel
del Ejército del Aire y del Espacio

Los aviones de enlace han sido una herramienta imprescindible para el cumplimiento de las misiones de los ejércitos desde los comienzos de la aviación y ya de un modo más contundente en la Segunda Guerra Mundial, donde su contribución fue clave para la realización de misiones y estrategias que llevaron al bloque occidental a la victoria.

En el Ejército del Aire y del Espacio (EA) este tipo de aviones han realizado múltiples funciones, desde traslado de piezas para aeronaves destacadas fuera de su unidad, de personal del Gobierno y generales, hasta transporte de órganos, vacunas, tripulaciones, mensajes, munición y apoyo a otras misiones. Debido a su bajo coste, alta disponibilidad y gran versatilidad se ha convertido en un instrumento necesario para un ejército.

Se puede decir que la primera misión que se hizo en España con un avión de enlace (un De Havilland DH. 89, Dragon Rapide) fue el traslado del general Franco, desde la base aérea de Gando, en las islas Canarias, hasta Tetuán para ponerse al frente de las Fuerzas del Ejército de África, el 18 de julio de 1936. Desde entonces se han utilizado para numerosas tareas.

Los primeros aviones de enlace propiamente dicho fueron aviones

monomotor ligeros que aparecieron durante la Segunda Guerra Mundial. Aseguraron las llamadas «misiones de enlace», es decir, el transporte rápido de un oficial o un mensajero entre dos puntos determinados del teatro de operaciones. Todas las fuerzas aéreas, pero también la mayoría de las fuerzas aéreas navales, tenían tales aviones.

Es en la Segunda Guerra Mundial donde se ve la importancia



De Havilland DH. 89, Dragon Rapide

de las misiones de enlace que no pueden hacer otros aviones, bien debido al elevado coste económico como a la dificultad que a veces supone el movimiento de grandes aeronaves.

Dos de los mejores ejemplos de aviones de enlace usados en las campañas de la Segunda Guerra Mundial fue el Polikarpov PO-2, cuyo cometido consistía en el traslado de heridos y abastecimiento de material y comida en primera línea de fuego donde además de contribuir a tareas logísticas levantaba la moral de los soldados, y el Piper L4,

que fue transformado en la campaña italiana para realizar aeroevacuaciones, salvando miles de vidas.

Con el desarrollo de las tecnologías de la información y la comunicación, y en particular de las comunicaciones de cifrado algorítmico, se habría pensado que los aviones de enlace desaparecerían. Simplemente se adaptaron. Desde principios de la década de 1990, se han utilizado principalmente para el transporte de personal y acciones logísticas. La típica misión de «mensajero volador» parece haber terminado. En las últimas décadas se han

empezado a utilizar como aviones de enlace determinados jets ejecutivos y, en particular, los de la categoría de very light jets, pero se está volviendo a emplear los turbohélices ligeros por su bajo coste y gran versatilidad.

En el Ejército del Aire y de Espacio la misión de enlace está encomendada al 409 Escuadrón desde su creación el 4 de julio de 2007. El 12 de julio el JEMA, asignó los aviones E.22 (C-90) del 42 Grupo al Centro Cartográfico y Fotográfico del EA (CECAF) cambiándoles la denominación por U.22; la U es la denominación de utility, aeronave de



enlace. La U22 es la denominación del Ejército del Aire y del Espacio para el Beechcraft King Air C90, un avión bimotor presurizado con una autonomía de más de cinco horas, con un techo de servicio de 30 000 pies y una velocidad de crucero de casi 400 km/h.

El Beechcraft King Air es una familia de aviones ligeros de medio alcance con varios modelos, que está en servicio en las fuerzas aéreas de más de treinta países; en nuestro ejército está asignada en la actualidad al CECAF que cuenta con tres aeronaves de este tipo en servicio,





las cuales pueden ser configuradas en pocas horas para transporte de personal, carga y aeroevacuaciones.

Con la llegada de los aviones C-90 al CECAF y la creación de un nuevo escuadrón de vuelo, se tenía que buscar un indicativo para el uso en la fraseología aeronáutica y fueron los propios pilotos los que le pusieron *PANDA*, por lo pacífico y sociable de este magnífico animal que define perfectamente el carácter de sus pilotos.

Los *Panda* realizan una media de unas sesenta misiones anuales de *slow mover*, que son ejercicios de entrenamiento de los cazas que consisten en simular una serie de escenarios en los que alguna aeronave compromete la seguridad nacional y tienen que intervenir las unidades de combate además de poner a prueba nuestro sistema de vigilancia aeroespacial.

En la mayoría de los ejercicios nacionales siempre ha estado presente un U22 ya sea trasladando personal, autoridades o material. Se podría decir que el 409 Escuadrón es la parte del engranaje que nadie ve, pero que sin esa pieza la máquina tendría serias dificultades para funcionar.

Entre las misiones de enlace más destacadas se encuentra el traslado de la orden de ataque del islote Pe-rejil en julio de 2002.

Otro de los cometidos de los *Panda* era el traslado de las tripulaciones del Ala 31 a Kenitra (Reino de Marruecos) para su entrenamiento en los simuladores de C-130 Hércules.

En el año 2017 se trasladó la computadora de planeamiento de misiones de la OTAN desde la base aérea de Zaragoza hasta Hungría para poder planificar misiones reales en un Ejercicio de la OTAN en el que participaron numerosas unidades de transporte de diferentes países entre los que se encontraba España.

Durante la pandemia se realizaron varias misiones trasladando personal y material médico a numerosas

bases del EA, además del traslado de las vacunas que quedaban disponibles en diferentes puntos del territorio nacional para su traslado a donde eran necesarias, entre las que estaban las que se llevaron a Palma de Mallorca para vacunar a nuestros deportistas olímpicos y que pudieran participar en las Olimpiadas de Tokio 2021.

En el transcurso del verano de 2022, que ha sido trágico tan para nuestros bosques, el 409 Escuadrón se encargó de hacer de enlace en numerosas ocasiones para que las tripulaciones del Grupo 43 pudieran hacer relevos a sus compañeros y no parar la actividad de extinción, así como el

traslado de piezas para tener las aeronaves operativas en el más corto espacio de tiempo posible.

Muchas aeronaves han podido terminar los ejercicios en los que estaban participando gracias al transporte de alguna pieza necesaria para poder continuar con la misión o simplemente poder recuperarse a su unidad de destino, por ejemplo en el último ejercicio nacional se llevó un actuador de los flaps del Eurofighter para sustituir al averiado.

El futuro de los aviones de enlace en el EA es incierto, de momento no se ha buscado sustituto para el U22 aunque en el mercado hay múltiples opciones, uno de los aviones que

está sustituyendo a las antiguas C90 en otros países es la Super King Air 250, un avión más rápido, con más capacidad de carga y mayor autonomía pero manteniendo su bajo coste de operación y gran versatilidad.

El 409 Escuadrón con los U22 ha realizado un servicio al EA durante más de veinte años, llevando a cabo cometidos tanto de transporte logístico, aeroevacuaciones, traslado de presos, vacunas y una gran variedad de misiones.

Como dijo Winston Churchill «Mejor es cambiar; ser perfecto es cambiar a menudo», esperemos continuar viendo a los *Panda* con su cometido de avión de enlace. ■

