

Historia del Grupo 22

VICENTE GIRALDEZ DE LA CUADRA
Comandante de Aviación



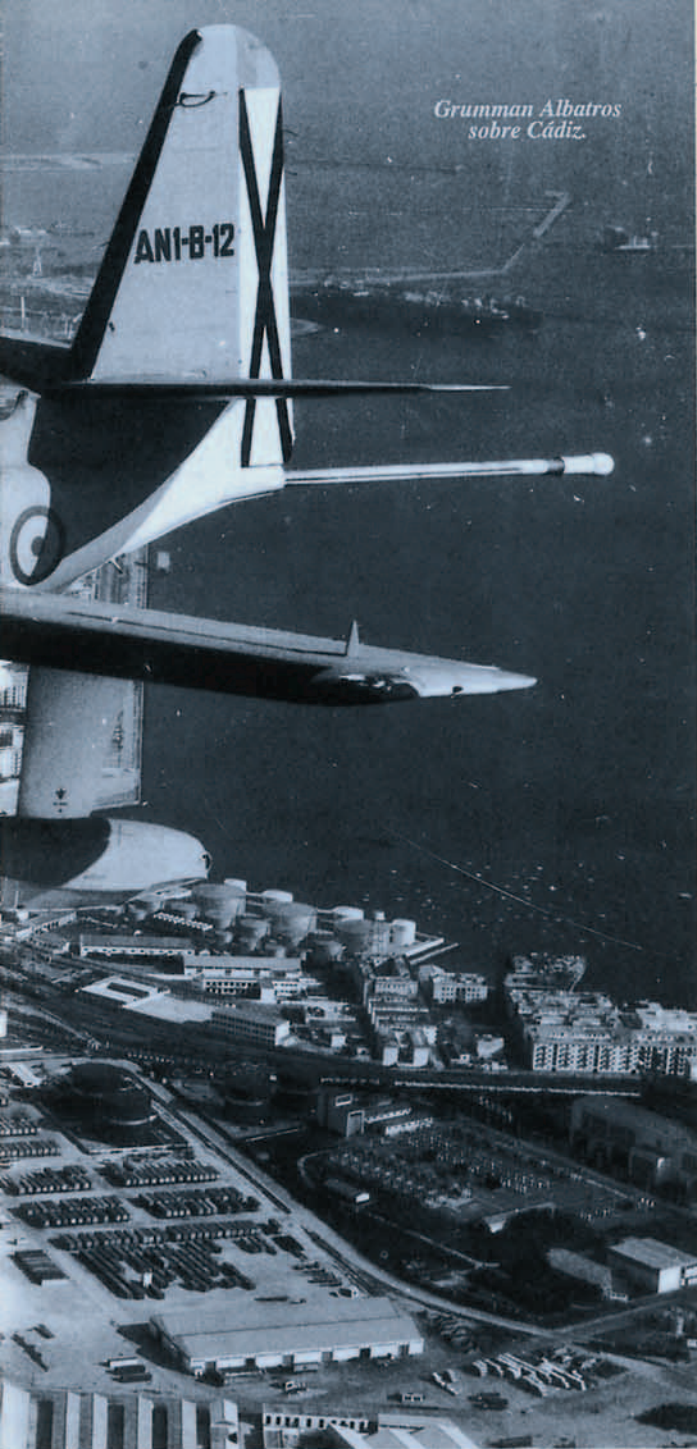
ORIGENES DEL GRUPO 22

Los orígenes del Grupo 22 se remontan al mes de noviembre de 1962, con el nombramiento del teniente coronel Suárez Mitjans como jefe del 601 Escuadrón de cooperación aeronaval, en la Base Aérea de La Parra, situada en el término municipal de Jerez de la Frontera. Al mismo tiempo, un grupo de oficiales y suboficiales parten hacia

los EEUU para recibir un curso de Lucha antisubmarina (ASW) en North Island Naval Air Station, San Diego, estado de California.

En diciembre de 1963 llegan a Getafe los primeros aviones Grumman Albatros pilotados por tripulaciones norteamericanas, y es en Getafe donde se hace la entrega oficial, encargándose las tripulaciones españolas de su traslado hasta la base aérea de La Parra. El Albatros recibió la denominación española de AN-1 para la versión an-





*Grumman Albatros
sobre Cádiz.*

mo, bajo el histórico emblema de Garcia Morato, Ala 11-Grupo 22; lo único que no cambia es el escudo que diseñará el Capitán Ugarte, donde aparece un rayo alado atravesando un submarino, que perdura hasta nuestros días.

Desde el principio, al igual que ocurre en países de nuestro entorno, se establecen tripulaciones fijas, en número de diez; estas tripulaciones contaban con pilotos, mecánicos, radios, radaristas, armeros y una figura nueva, procedente de nuestra querida Armada, el coordinador táctico (Tacco)-navegante. Para entrenamiento avanzado se utilizaban las instalaciones de la Escuela de Guerra Naval, posteriormente se pasaría a Cartagena al CIAF (Centro de Instrucción a Flote), donde se ponían en práctica, junto con las tripulaciones de barcos, helicópteros y submarinos, los procedimientos que una semana más tarde se aplicarían en la mar en ejercicios tipo CASEX.

OTROS COMETIDOS

Además de las misiones antisubmarinas, se comienzan a utilizar los aviones con fines de reconocimiento, en los ejercicios POOP DECK VI y VII con la VI Flota estadounidense, aprovechando la gran capacidad de exploración que por aquel entonces tenía el radar del Albatros. Poco a poco se fueron formando las tripulaciones y participando cada vez en más ejercicios, destacando en 1967 el apoyo en el naufragio del petrolero TORRE CANYON y la participación en el desfile de 1968 en Madrid. Se probó para misiones ASW el avión de transporte de CASA T-7 AZOR, pero tras treinta y cinco vuelos de prueba, se confirmó, que no era viable su utilización, como plataforma antisubmarina por contar con una célula no apta.

En el año 1969 se sufrió la pérdida de dos tripulaciones en sendos accidentes, los días 14 de mayo y 1 de julio, durante la realización de una misión de vigilancia y de un ejercicio CASEX nocturno. Debido a estas pérdidas se decide la compra a Noruega de seis aviones Albatros de la serie B, recibiendo la denominación AN-1B. Con un total de 11 aviones, pero con falta de personal entrenado, se participa por primera vez en los siguientes ejercicios internacionales en 1971: SPANEX 71 con la Armada Británica, en aguas del golfo de Vizcaya, y MURCIE V con la Armada Francesa.

LLEGA EL ORION

A finales del año 1971 se desplazan a Estados Unidos 45 tripulantes para ser instruidos en material P-3 Orión, pues se había decidido la compra a la US Navy de tres aviones del modelo P-3 A Deltic, los cuales se recibirían en el 15 de julio del año 1973. Este nuevo sistema de armas supuso un cambio radical en la unidad al contar con una ma-

tisubmarina (ASW), posteriormente la versión de salvamento (SAR) recibiría la denominación AD-1; el total de aviones que recibe el escuadrón es de siete a final del mes de marzo de 1964.

En La Parra, donde se encontraban los Junker Ju-52 y DC-3, el recibir un nuevo avión supuso la ampliación de sus pistas y la creación de nuevos talleres de armamento, electrónica y mantenimiento. Tras varios cambios en la denominación de la unidad, en los que se pasó de 601 Escuadrón a 610 Grupo, posteriormente a 61 Grupo, 206 Escuadrón, Ala 22-Grupo 22, Ala 21-Grupo 22 y, por últi-

yor capacidad de exploración y de ataque, debido a las grandes prestaciones de esta plataforma. De hecho, se podía actuar a 1.000 Nm de la base y trabajar durante 6 horas en la zona asignada. El poder contar con una velocidad de tránsito alta, así como, realizarlo a mayor altura, hace que el escuadrón pueda actuar tanto en el escenario del Atlántico como en el Mediterráneo.

El día 19 de septiembre de 1974 otro nuevo accidente del Grumman de produce entre la zona de Ibiza y San Javier en un ejercicio CASEX.

Poco a poco el escuadrón va recuperando su normalidad, con participación en ejercicios nacionales y misiones reales de vigilancia de la flota de la antigua URSS, que empezaban a cogerle gusto a pasar el estrecho los fines de semana, siendo en estos días cuando más actividad tiene el escuadrón.

En 1977, tras la vuelta de un vuelo de instrucción nocturna, se produjo el accidente de un P-3 en la misma base de Jerez. El 27 de julio se inicia la baja de los aviones Grumman, por lo que la unidad cuenta solo con dos P-3; esta situación hace que se busque como solución el alquilar a la US Navy cuatro aviones P-3 A en unas condiciones bastante ventajosas. Estos aviones llegan a Jerez en el segundo semestre del año 1979.

La década de los ochenta será la de ampliación de la operatividad del escuadrón. En 1985 se prueba por primera vez dicha capacidad operativa al organizar, bajo el mando del coronel jefe del Ala 22, un TASK GROUP de patrulla marítima para participar en el ejercicio TAPON, que tenía como finalidad controlar el paso de submarinos por el estrecho de Gibraltar. Durante nueve días seguidos, once aviones, entre los que se encontraban Breguet ATLANTIQUE, BAE NIMROD y P-3 A y C de Francia, Italia, Holanda, Estados Unidos, Inglaterra y España realizaron misiones de localización, identificación, seguimiento y destrucción (simulada) de la TASK GROUP de submarinos enemigos. Fue el inicio de este tipo de ejercicios aunque, hoy en día, ha tomado formato más grande, pues ya se incluyen portaaviones, escoltas, helicópteros, artillería de costa, cazas, aviones de EW, aviones cisternas, etc... siendo un referente de gran ejercicio en el Sur de Europa.

VUELVEN LOS AMIGOS DEL NORTE

En ese mismo año, 1985, se inician los estudios de modernización de los Oriones, encontrándose un problema al no tener excedentes la US Navy de aviones para su venta, con lo que, como la vez anterior, se recurre a nuestros amigos del Norte, Noruega, con los que se llega a un acuerdo de compra de cinco aviones P-3 B que coincide con los que su Fuerza Aérea quería vender para la compra de P-3 C. Estos aviones a diferencia de los A contaban con un motor más potente, pues alcanzaba los 4.600 hps. por motor a diferencia de los 4.300 del P-3 A.



A finales del 1986 se reciben los P-3 B que representan, desde el punto de vista táctico, una mejora, pues disponen de un sistema de misión limitado con 16K, pero que, para las tripulaciones supuso el pasar de la calculadora al ordenador tipo Spectrum. No se autoriza a operarlos hasta que sean modernizados; después de año y medio el programa de mo-





Lanzamiento de un paracaidista desde la puerta trasera del P-3.

derización cae por recortes económicos y se decide, por el mando, su utilización en las condiciones en que se encontraban y así fue hasta nuestros días, hace ya la friolera de CATORCE años.

En el año 1990 se devuelven los aviones 23, 24 y 25, alquilados a la USNAVY, quedando el avión 26 en la unidad, cedido para el Museo del Aire. Desde

esa época hasta la fecha de hoy, permanecen en el escuadrón dos P-3 A y cinco P-3 B, los primeros son utilizados para entrenamiento, reconocimiento, guerra electrónica y SAR, el resto realiza lo mismo, además de ASW, ASUW, etc.

CAMBIO DE AIRES

En 1992, el 16 de octubre, aparece en el BOD la desactivación del Ala 22 y Base Aérea de Jerez, pasando destinado todo su personal a la Base de Morón y al Ala 21, donde "gallos" y "cisnes" compartirían espacio. Los comienzos fueron duros, tanto por el nuevo destino, como por acostumbrarse a otra forma de trabajo distinta. Al año siguiente, en el mes de junio, se recibe la orden de destacar un P-3 con una tripulación y equipo de mantenimiento en la base OTAN de Sigonella, en la isla italiana de Sicilia, para participar en la Operación SHARP GUARD, para llevar a cabo el embargo impuesto por Naciones Unidas a la antigua Yugoslavia. Es de destacar que fue el primer avión del Ejército del Aire en participar en una operación real bajo mando de la OTAN.

El destacamento tenía una duración de veinte días, volándose entre ocho a diez misiones con una duración aproximada, por misión, de diez horas, dos de tránsito y ocho en la zona del Adriático; todos los vuelos bajo mando de COMAIRMED en Nápoles, en cuyo cuartel general gustaba



Durante los 80 años dos aviones C-212 del SAR suplementaron las misiones de los P-3. Debido a problemas de mantenimiento se devolvieron al SAR.

incluir en los vuelos nocturnos mayormente a los ibéricos (portugueses y españoles) pues nos turnábamos una noche unos y la siguiente los otros. Al acabar se habían realizado 220 misiones con más de 1.676 horas de vuelo; la misión principal fue la identificación de todos los barcos que entraban en el Adriático y en caso de existir alguna duda sobre la información recibida, el barco era abordado por un equipo de abordaje procedente del navío de OTAN más cercano. Durante estos destacamentos se realizaron también tres misiones SAR reales.

A partir del 1994 se requirió la presencia de los "cisnes" en misiones contra el narcotráfico en estrecha coordinación con el Servicio de Vigilancia Aduanera, al igual que pasaba con los T-12, que integraban los destacamentos del Ala 37. En estas misiones, normalmente, se solicitaba la máxima permanencia posible, llegando a estar alguna vez más cerca de las costas de Brasil que de las Canarias. Esta época coincidió con el descenso de tránsito de la flota soviética por nuestras aguas y con el lógico descenso de contactos submarinos, quedando solamente las oportunidades con submarinos nacionales y aliados en ejercicios.

EJERCICIOS FLAG

Al mismo tiempo se empiezan a preparar los ejercicios de tipo Flag, en los que una formación de cazas, cisternas y transportes, se trasladaba desde la base de Torrejón hasta la base de Nellis en Texas (EE.UU), realizando varios saltos, siendo el más importante el de la base portuguesa de Lajes (Azores), hasta una base en la costa Oeste de Estados Unidos.



Paisaje de la costa dálmata en una misión de la operación Sharp Guard.

El Estado Mayor del Aire decide probar la capacidad del P-3 como plataforma de lanzamiento de paracaidistas rescatadores en el agua. Para esta misión se destaca durante una semana un avión a la base aérea de San Javier, donde se prueba la viabilidad de lanzar paracaidistas desde el P-3; con la ayuda de personal de la EZAPAC y de la Escuela de Paracaidismo. Con esta prueba se vino a de-



Mecánico de vuelo con una labor primordial en el manejo de la cabina de vuelo.



adecuados. Todo lo anterior se puede realizar incluso de noche, por la capacidad de visión nocturna que le confiere el equipo FLIR.

MINADO AEREO

Desde 1990, se participa, en misiones de minado aéreo, junto con el escuadrón de la U.S. Navy que estaba en aquel entonces destacado en la Base Aeronaval de Rota. Estos ejercicios se realizan bajo mando de la Armada española, que es la encargada de su planeamiento, recayendo en la flotilla de dragaminas la misión de búsqueda, desactivación y recuperación. Normalmente, la zona suele ser el Mediterráneo Occidental, el avión se encarga del lanzamiento de las minas de ejercicio, entre 8 y 10, en una zona donde posteriormente los barcos las buscan y desactivan. Al contar con este armamento se tiene la posibilidad de negar la utilización de puertos a fuerzas enemigas, pues, la explosión de una mina implica el parar toda la actividad marítima en la zona y dedicar todo el esfuerzo a su localización y desactivación, como se pudo comprobar en la Guerra del Golfo, cuando una mina alcanzó a un barco de transporte americano, parándose las operaciones en curso hasta la llegada de medios aéreos como helicópteros y barcos para su neutralización.

mostrar la validez del avión para transportar, sin problemas de autonomía, dos equipos de rescata-dores, que en caso de eyección de algún piloto de caza, podrían ser lanzados y, lo que es más importante, permanecer en las inmediaciones, buscando y coordinando con el barco más cercano que pudiera socorrer a piloto y rescatadores, coordinando la activación de otros medios de salvamento más

221 ESCUADRON HOY

Como se puede observar se fueron abriendo nuevos campos de utilización del Orión, esto implicó la reestructuración del escuadrón que, como solemos decir, es único, tanto por su misión como por el personal. Cuenta con tres secciones: Operaciones, Inteligencia e Instrucción.



Operadores acústicos manejando el AQA.7 tienen como misión clasificar todos los sonidos recibidos del mar.

En cuanto al personal, es el escuadrón con más especialidades en sus tripulantes: piloto, navegante, coordinador táctico, armero, radarista, radio, electrónico, mecánico de vuelo.

Para formar este variado personal la sección de instrucción es autodidacta, valiéndose de la experiencia de su personal y de toda aquella información procedente de cursos que se realizan en otras escuelas, tanto nacionales como en el extranjero.

Pilotos

El oficial piloto que llega destinado a la unidad, al igual que cualquier tripulante, realiza un primer curso de observador con duración de una semana, en la que se enseña lo básico para poder ejercer como tripulante en el avión y afrontar cualquier emergencia que ocurra durante el vuelo. Este curso es común para todos los tripulantes. Asimismo, se capacita para poder realizar misiones de observador en ejercicios ASW, donde la vista actúa como el mejor sensor, por ser el más discreto, obteniéndose unos altos resultados de detecciones. Posteriormente se realiza el curso específico del avión, tanto teórico como práctico, y al finalizar el mismo se obtiene la titulación de CA, que se irá aumentando conforme se vayan realizando misiones del Plan de Adiestramiento Básico (PAB), misiones que cubren todas las que realiza el escuadrón.

Después del curso de avión se realiza un pequeño curso de táctica, el cual da la oportunidad de comprender y entender la acción táctica que pueda desarrollar la tripulación. Cuando consiga la calificación CR, podrá optar a realizar el curso de Taccnavegante que se realiza en distintas escuelas de la Armada

TACCO - Navegante

Actualmente el Escuadrón tiene oficiales procedentes del Ejército del Aire y de la Armada; estos oficiales siguen un curso que, como se comentó anteriormente, se realiza en diversos centros con una duración aproximada de seis meses, con el

cual salen calificados de navegante, y a los dos años aproximadamente se pueden calificar de TACCO LCR. Su trabajo consiste en coordinar la acción de todos y cada uno de los sensores de la estación táctica con los barcos o con la autoridad que tenga el control táctico.

Mecánico de vuelo

Al igual que en otras tripulaciones su trabajo es formar, junto con los pilotos, la cabina de vuelo del avión tomando una parte activa en el desarrollo del vuelo.

Procedentes del Cuerpo de Especialistas, después de seguir un curso del avión, realizar las evaluaciones previstas, pasar por prácticas de simulador en la Base Naval de Valkenburg en Holanda, realizar vuelos de instrucción y pasar la prueba en vuelo por parte del piloto instructor, consiguen su capacitación como LCR. A partir de este momento forman parte de tripulaciones operativas como segundos mecánicos.



Fotógrafo de vuelo utilizando la cámara Vinten.

Radarista

Procedentes del Cuerpo General Escala de Suboficiales con la especialidad fundamental de Mando y Control y como complementaria CTA, OCA y CAO; realizan un curso teórico sobre el radar del avión, equipos de ESM, FLIR y MAD, ya que todos estos sensores serán manejados por ellos durante los vuelos. Juegan un papel importantísimo dentro de la tripulación táctica, pues utilizan un sensor primario en la detección tanto de submarinos, como de barcos de superficie.

Radio

Procedentes del Cuerpo General Escala de Suboficiales especialidad fundamental de Mando y Control, después de realizar el curso específico de manejo de los equipos de HF, así como del radioteletipo y los vuelos de instrucción necesarios pasan a formar parte de las tripulaciones

Armero

Procedentes de Cuerpo de Especialistas Armeros Artificieros que se encuentran destinados en el taller



Lanzamiento de una mina de ejercicio MK 36 en la zona de operaciones.

de armamento, debiendo realizar un curso específico de todo el sistema de armamento del avión así como de armado, desarmado y montaje de todas las armas; una vez realizado el vuelo se encarga de la distribución del armamento de búsqueda (sonoboyas, botes de humo, colorantes, bombetas electrónicas etc.) que se puedan utilizar en la misión.



Analistas Acústicos

Procedentes del Cuerpo de Especialistas o Cuerpo General, realizan un curso de análisis acústico en el propio escuadrón, donde se aprovecha toda la experiencia obtenida durante los treinta y tres años de vida del mismo, realizando algún intercambio con la Escuela de Submarinos y con el Cuartel General de la Flota. Son los tripulantes que más tiempo tardan en obtener la calificación CR, aproximadamente dos años.

Fotógrafos

Procedentes del Cuerpo de Especialistas con especialidad de Fotografía y Cartografía, se encargan de obtener las fotografías que sean ordenadas por la superioridad y posteriormente realizar el informe de inteligencia de las mismas; debido a la falta de personal acústico se procedió a su transformación en analistas acústicos, dando un óptimo resultado.

Electrónico

Procedentes del Cuerpo de Especialistas se encargan del mantenimiento durante el vuelo de los equipos electrónicos del avión, lo que, debido a la antigüedad de los mismos, hacen que a este tripulante se le exija ser un poco brujo para dar soluciones prácticas cuando aparecen los problemas. Normalmente, al igual que los mecánicos de vuelo y armeros ayudan cuando el vuelo se lo permite a los diferentes equipos de mantenimiento con que cuenta el Grupo.

NOTA FINAL

Después de efectuar un recorrido por las diferentes misiones así como los diferentes y variados tripulantes, el lector podrá apreciar que no me equivoco en definir al Grupo 22 como único por la cantidad de especialidades diferentes con que cuenta entre sus tripulantes, dando cabida a aquellos que en el futuro quieran volar con nosotros.

Para finalizar quisiera recordar a todos los que de alguna manera han formado parte del Grupo 22 desde el año 1973, sean de la Armada como del Ejército del Aire, que han hecho posible el cumplir 50.000. horas de vuelo de P-3, en mayo de este año, dando lo mejor de su trabajo y dedicación. ■