



Nace un Escuadrón

FRANCISCO EUSEBIO LOZANO LUCAS
Comandante de Aviación

Cuando a principios del año 2000 me presenté en la Base Aérea de Getafe con el fin de incorporarme a mi nuevo destino en el Ala 35, no me podía ni imaginar los excelentes derroteros profesionales por los que iban a transcurrir los siguientes años. Realizar el mando como comandante de un Escuadrón de Fuerzas Aéreas siempre es atractivo. En una Unidad como el Ala 35, con personal altamente cualificado, y con numerosas misiones y ejercicios reales, se convierte además en un reto. Pero si le añadimos el mando de un Escuadrón de nueva creación, el 353, el desafío se convierte en apasionante.

En realidad, el 353 Escuadrón no es nuevo en el Ala 35. Desde casi su creación, allá por julio de 1955, con la llegada de los primeros DC-3, el Ala 35 ha estado constituida por tres escuadrones en numerosas ocasiones. Así, cuando hubo que plantearse la organización con la llegada de los C-295 (T-21), simplemente se reactivó el 353 Escuadrón, de acuerdo a un escrito, firmado por JEMA el 20 de noviembre de 2001.



*Emblema del 353
Escuadrón
Autor: J. Miguel
Jiménez Megal*

SE DAN LOS PRIMEROS PASOS

Lo cierto es que desde la primavera de ese año, ya había recibido el encargo de mi coronel para dedicarme a organizar el nuevo Escuadrón, previendo mi nombramiento como jefe del mismo en el momento que se constituyera. Y la labor fue ingente hasta la llegada de los primeros aviones. La primera tarea consistió en la organización y diseño de los cursos de pilotos, mecánicos y supervisores de carga impartidos por la empresa EADS-CASA en su factoría de Sevilla.

La selección del personal para los mismos también fue una labor compleja, porque esta decisión llevaba aparejada la del diseño operativo en los próximos años de la Unidad. Era necesario armonizar las lógicas aspiraciones personales con las necesidades de mantener una capacidad operativa en el Ala. La fase de transición, definida en calendario por el Plan de Implantación, tenía que llevarse a cabo de manera coherente, con el fin de concertar las distintas sensibilidades. Cuando a finales del 2004

se hayan entregado todos los aviones y se haya obtenido la capacidad final operativa (FOC) en el 353 Escuadrón, se podrá analizar con resultados en la mano, si dicha transición ha sido adecuada.

La instrucción inicial consistió en los cursos teóricos para pilotos, mecánicos de mantenimiento y supervisores de carga, y en general se puede decir de los mismos que no fueron todo lo exhaustivos y completos que la situación requería. Los pilotos realizaron además seis horas de vuelo cada uno junto a un instructor de la empresa. La ausencia de simulador junto a la escasez de instrucción práctica en vuelo obligó a que el núcleo inicial de ocho pilotos estuviera formado por personal con elevada experiencia en T-19 y al menos cuatro/cinco años de continuidad en la Unidad. Estar ocupando por esa época (otoño de 2001) el cargo de Jefe interino del Grupo de FFAA, siendo el único comandante destinado en el mismo, impidió que formara parte de ese núcleo inicial. Con la llegada de los aviones en diciembre, comencé un curso específico para capacitarme en el avión.

Como quiera que los principios siempre son difíciles, en este caso no se iba a producir la excepción, y los comienzos fueron muy complicados. Oficialmente, el acto de entrega de los aviones C-295 al Ejército del Aire, presidido por el Ministro de Defensa, se produjo el 15 de noviembre del 2001. Los aviones llegaron el 21 de diciembre, pero como habían sido aceptados con la condición de realizarle una serie de derogaciones y modificaciones en "software" de aviónica para la inclusión del sistema TACAN, el primero de ellos se volvió a "marchar" a la factoría sevillana. Y posteriormente se hizo lo mismo con el segundo y el tercero.



Un T-21 aterrizando en el aeropuerto de las islas Maldivas durante la gira a Singapur y Malasia.

Los primeros meses fueron problemáticos. La adaptación del grupo de material a un nuevo sistema de armas, complejo en cuanto a aviónica y electrónica, ha supuesto un reto para este personal y es objeto de otro artículo de este dossier.

A LA BÚSQUEDA DE UN EMBLEMA Y UN INDICATIVO

Una "historia" cuando menos curiosa ha sido la adopción del indicativo del 353 Escuadrón. Al principio se realizó una consulta "popular" con el fin de recabar ideas para el mismo. Desde bambi a meiga pasando por morsa lo cierto es que ninguno de los nombres propuestos era atractivo. Comoquiera que existían reticencias a emplear el indicativo Ganso del antiguo 353, me dediqué personalmente a la búsqueda de un nombre que satisficiera varios requisitos, a saber: ave, que habitara en la península Ibérica, menos de cinco letras y relacionado de alguna manera con el Ejército del Aire. Y lo encontré en Ibis.

Sabemos que el emblema del Ejército del Aire está inspirado en divinidades del antiguo Egipto. Parece ser que fue la Infanta D^a Beatriz la que en el domicilio del Infante don Alfonso de Orleans y Borbón sugirió la idea de utilizar "el disco alado" de la tumba de la divinidad egipcia Sethi. Se trataba de encontrar un distintivo de un diseño adecuado a la vez a la tradición y a la modernidad para la naciente Arma de Aviación española. Estas "alas" cumplían el requisito, y al parecer sugieren al ave sagrada egipcia (ibis) como representación divina, procedente a su vez de la ancestral tradición del pueblo sumerio. Unir nuestro tradicional "rokisky" al indicativo de Ibis ya fue sencillo. Y la Jefatura de la Unidad acogió con rapidez la idea, proponiendo este indicativo para el T-21.

Con el fin de mantener la tradición del Ala 35, se siguen empleando los indicativos de Azor (vuelos logísticos) y Tucán (vuelos tácticos). El nuevo indicativo se utiliza en todas aquellas misiones tácticas específicas del C-295: Autoprotección, Reabastecimiento en Vuelo, Encriptación de Comunicaciones etc....

Una vez consensuado el indicativo faltaba el emblema. Y uno de los capitanes del Escuadrón, conocido por sus habilidades pictóricas, se encargó

del diseño. Sobre un fondo azul, surca el Ibis con las alas extendidas simbolizando el cielo. El "rokisky" centrado bajo el ave, y la leyenda de 353 Escuadrón para dar continuidad a los otros dos escuadrones de la Unidad.

EL ESCUADRÓN COMIENZA A VOLAR

Ha sido necesario que durante estos primeros meses los pilotos hayan volado los dos aviones, T-19 y T-21, con el fin de no disminuir la operatividad del 352 y 351 Escuadrón, comprometidos en numerosas operaciones de carácter logístico (operaciones C/S y S/K en la antigua Yugoslavia, sostenimiento del destacamento Icaro, apoyos y colaboraciones con ET y Armada etc....); al igual que de carácter táctico ("Cope Thunder", DAPEX, SIRIO...)

Igual que los pilotos procedían del T-19, los supervisores de carga también proceden del T-19, pero con la particularidad de que estos tripulantes vuelan los dos sistemas de armas. En realidad, ambas cabinas de carga son muy similares en cuanto a diseño. Evidentemente, la del T-21 es más larga y se le han añadido algunas mejoras procedentes de la experiencia de vuelo en la Base de Getafe con los

CN-235. Las modificaciones esenciales proceden de la posibilidad de realizar los lanzamientos de cargas en la modalidad de "Parachute Delivery System" (PDS) mediante el "Extraction Force Transfer Coupling" (EFTC), un sistema que suprime el obsoleto "cangrejo".

Caso aparte es el de los mecánicos de vuelo. Desde el principio, se diseñó el C-295 para su utilización sin la tradicional figura del

mecánico de vuelo. Ese compañero inseparable para todos los pilotos de transporte desaparece en este avión. Y esta circunstancia ha ocasionado numerosos inconvenientes. A saber:

a) El Ejército del Aire, por el tipo de misión que realiza no posee un servicio de "handling" o similar al de una compañía aérea. Cuando un avión aterriza es necesario realizar una serie de tareas que requieren una formación específica relacionada con el mantenimiento. En sitios tan dispares como Skopje, Oslo, Esmirna o Argel puede ser muy costoso, temporalmente hablando, la realización de determinados servicios si no se posee ni el personal ni los conocimientos para realizarlos.

b) Aún no se posee un simulador de vuelo para el



T-21 en Emiratos Arabes. Autor: Francisco Matas.



Un T-21 en el aparcamiento de Oslo. Autor J. M. Jiménez Megal.

T-21, y por tanto no se puede instruir a las tripulaciones si no es de manera real en vuelo. Por la experiencia del T-19, la solución de emergencias con un tercer tripulante situado en una posición privilegiada junto a los controles de motor y paneles superiores, (eléctrico, combustible, antihielos, neumático, presurización, luces y extinción de incendios), es mucho más eficaz y redundante.

c) La tradicional experiencia y capacitación de nuestros mecánicos de mantenimiento no se puede trasladar a las fases del vuelo si no forman parte de la tripulación. Por tanto, el diagnóstico de pequeñas averías de carácter puntual mejora la operatividad, si formando parte de la tripulación se traslada personal especializado en mantenimiento como mecánico de vuelo.

Ante este cúmulo de circunstancias se propuso por parte del Ala 35 y como tal se expuso en el Plan de Implantación, la creación de la figura del Mecánico de Apoyo al Vuelo que soslayara todas las carencias enumeradas más arriba. Fue necesario establecer una formación muy general en los cursos impartidos en Sevilla, y una instrucción "ad hoc" en la misma Unidad, según iban surgiendo las necesidades. Esta indefinición todavía se mantiene, pues aunque constituyen tripulación en la mayoría de las misiones de

vuelo, es necesario abrir un debate acerca de si es necesaria una reformulación de sus cometidos. La asignación de tareas en la cabina de vuelo es un debate que todavía continúa abierto.

Otro de los factores que afectó a la instrucción inicial, además de las consabidas derogaciones, fueron las colaboraciones del Ejército del Aire con la empresa EADS-CASA para la realización de giras de presentación del avión por países tan diversos como Malasia, Singapur, Emiratos Árabes, Brasil, Chile, Estados Unidos o Canadá. No cabe duda que desde el punto de vista aeronáutico e incluso personal, han supuesto una experiencia importante para las tripulaciones del Ala 35 que han participado en las mismas, pero no es menos cierto que han condicionado la instrucción inicial del Escuadrón, al ser pocos los medios aéreos disponibles para conseguir con rapidez la Capacidad Inicial Operativa (IOC). Esta se obtuvo finalmente en mayo del 2002.

La instrucción táctica también se ha visto afectada en estos primeros 18 meses de vida operativa. Al principio hubo numerosos problemas en el sistema de empestillado de plataformas y lanzamiento de cargas lo que significó nuevas modificaciones en los aviones. La implicación de los C-130 en el conflicto de Afganistán derivó en numerosas misio-

nes de transporte logístico para los nuevos aviones. Al final, las cifras cantan, y únicamente un 9% de las horas totales se han empleado en instrucción durante el año 2002. Esta cifra es sensiblemente inferior a la deseada para alcanzar una capacitación operativa de las tripulaciones en misiones tácticas. Una situación que ha retrasado la consecución de los objetivos que se había propuesto la Unidad.

Por otro lado, sí se ha podido proceder a la validación de los lanzamientos de personal, tras la realización de este tipo de actividades en la Escuela Militar de Paracaidismo. De la misma manera, la participación en el ejercicio "Nube Gris", y el posterior empleo de los sistemas de autoprotección también ha confirmado su utilidad. Lo imprescindible ahora mismo es proceder a la instrucción de las tripulaciones en este tipo de misiones, asignando al

ha comenzado una capacitación inicial en este área, efectuando el entrenamiento con regularidad. A destacar el impulso que el MACOM está proporcionando a la Unidad para mejorar el rendimiento.

Cuando el avión estaba a punto de alcanzar un rendimiento óptimo, con cinco sistemas de armas entregados a la Unidad, si bien uno aún permanece en Sevilla con objeto de las famosas derogaciones, se produjo la interrupción provocada por los problemas derivados del autoabanderamiento no comandado de la hélice. Afortunadamente, esta circunstancia que ha mantenido la flota prácticamente inmovilizada casi dos meses ya se ha subsanado, y aunque ha implicado un retraso en la obtención de la Calificación Final Operativa (FOC) y una demora en el proceso de calificación e instrucción de las tripulaciones, el objetivo deseable de alcanzar esta



Escuadrón colaboraciones con la EZAPAC, el EADA, y la BRIPAC, potenciando la participación en ejercicios nacionales e internacionales como el "Advanced Airlift Tactical Transport Course" (AATTC), "Green Flag", o seminarios como los que se imparten en los cursos correspondientes al "Tactical Leadership Program" (TLP).

Mención aparte merece la validación del sistema de repostado en vuelo. La complejidad de la misión unido a la nula experiencia, no ya de la Unidad, sino de cualquier piloto de transporte como receptor de combustible, exigieron un esfuerzo adicional durante los meses de septiembre y octubre del pasado año. Pese a las dificultades iniciales, el Escuadrón

FOC se estima se podrá conseguir a lo largo del año 2004 (probablemente a mediados).

Subsanados estos inconvenientes, y con cerca de 3000 horas de vuelo ya en servicio en el Ejército del Aire, el T-21 se está empezando a convertir en un sistema de armas ya conocido por todas las bases aéreas nacionales. Su silueta claramente reconocible por la percha para reabastecimiento en vuelo, aparece ya en prácticamente todos los ejercicios nacionales e internacionales de cierta envergadura.

Este artículo únicamente ha pretendido exponer los siempre difíciles, pero a la vez apasionantes comienzos, que para un comandante suponen el nacimiento de un Escuadrón. ■