

[fuerzas armadas]



ALA 35, servir en el aire

La unidad dedica 5.000 horas de vuelo al año al transporte táctico y logístico, lanzamiento de paracaidistas y cargas y evacuaciones médicas



MOMENTOS antes del ocaso, en el interior de un C-295 del Ala 35, el sargento primero Muga y el soldado Urbano trabajan a media luz, ayudados por linternas, para transformar una aeronave de transporte medio, especializada en el lanzamiento de cargas y de paracaidistas, en una UVI móvil. Hay prisa por despegar de la base aérea de Torrejón de Ardoz (Madrid) rumbo a Ablitas (Navarra). Un herido severo —«pierna rota y grave lesión de espalda», indica la información recibida por los pilotos— necesita ser evacuado para recibir tratamiento hospitalario.

En poco menos de media hora, los supervisores de carga del C-295 han introducido y estibado en su interior más de 1.000 kilos de equipos y ma-

terial sanitario de la Unidad Médica de Aeroevacuación, situando el centro de gravedad de la carga a la mitad de la longitud que ocupan los planos de la aeronave. Para ello, han distribuido de atrás hacia delante dos palés medicalizados —uno de ellos de soporte vital avanzado—, a continuación seis camillas, después asientos para pasajeros y, por último, otros 150 kilos de repuestos, principalmente ruedas. «La pista del aeródromo de Ablitas es de tierra y existe la posibilidad de que pinchemos», aclara el comandante Manjón, uno de los dos pilotos de T21 —denominación militar española del aparato— que tratarán de recuperar al herido de noche. Se trata de un ejercicio. Para complicar el escenario la aproximación al aeródromo se va a efectuar en ambiente no permisivo,

bajo amenazas, y con una toma de máximo esfuerzo sobre una pista corta y sin asfaltar.

Las aeroevacuaciones médicas, más conocidas por sus siglas en inglés, MEDEVAC, son el «componente humanitario» del Ala 35, indica desde la base aérea de Getafe, sede de la unidad, el teniente coronel Herraiz. Es el jefe del Grupo de Fuerzas Aéreas donde se integran, distribuidos en dos escuadrones, más de 30 pilotos y otros tantos supervisores de carga. Trabajan juntos formando las tripulaciones de vuelo de las trece aeronaves asignadas al Ala en misiones de transporte aéreo táctico y logístico dentro y fuera de España.

«Lanzamiento de paracaidistas y de cargas, tomas en campos no preparados —por ejemplo en mitad del desierto—, descargas de combate, vuelos de





Pertrechados con sus equipos de combate, los pilotos de un C-295 durante la maniobra de despegue en la base aérea de Herat (Afganistán) en 2009.

Las tripulaciones del C-295 pueden alcanzar las 200 horas de vuelo anuales

sostenimiento —en apoyo a todas las operaciones en curso en el exterior—, a baja cota, con pérdida de comunicaciones —como ocurre en ocasiones en África—, de transporte vip para el traslado de personalidades o de instrucción, aeroevacuaciones...», enumera el capitán Calleja, piloto del Ala 35 desde hace cuatro años, para enfatizar la variedad de misiones que realizan. «Mantenemos la vocación expedicionaria que caracteriza a esta unidad desde que se creó en 1955», afirma el teniente coronel Herraiz.

«El volumen de trabajo que soportamos es muy alto —añade su jefe, el coronel Núñez—. Alcanza las entre 4.500 y 5.000 horas de vuelo al año». Podría decirse que las tripulaciones de vuelo de la unidad de transporte aéreo militar más veterana de España viven en el aire, alrededor de 200 horas anuales. «Nuestros aviones son los que más vuelan», insiste el coronel Núñez. «Y sus tripulaciones las que más duermen fuera de casa —añade el capitán Román —piloto del C-295 desde hace dos años—, incluido el personal de mantenimiento y apoyo en tierra».

Los oficiales Román y Calleja se encuentran inmersos en un ejercicio de lanzamiento de cargas en la base aérea de Torrejón de Ardoz. «Se trata de un vuelo táctico a baja cota», explica el capitán Calleja. Consiste en la suelta con paracaídas de un «cda», —acrónimo inglés de *Container Delivery System*—, casi 500 kilos de peso de material de la Brigada Almagáves VI de Paracaidistas (BRIPAC) que van a ser arrojados sobre el campo de maniobras de Casas de Uceda (Guadalajara). «Una misión muy corta por la proximidad a la zona de lanzamiento», indica el capitán Román, comparada con la distancia de 300 kilómetros recorrida por el C-295 medicalizado del comandante Manjón hasta Ablitas.



Los supervisores de carga trabajan con el personal de la UMAER en la «medicalización» del avión para una aeroevacuación.

PROGRAMA INTENSO

Ese mismo día 18 de septiembre, el Ala 35 tenía programadas otras cinco operaciones. Alumnos de la Escuela Militar de Paracaidismo del Ejército del Aire saltaban desde un T.21 sobre un área de adiestramiento próxima a la ubicación del centro docente en Alcantarilla (Murcia). Mucho más lejos, en las Canarias, el avión del Ala 35 que por periodos de quince días despliega en la base aérea de Gando realizaba vuelos interinsulares para cubrir las necesidades logísticas de algunas de las unidades militares ubicadas en el archipiélago.

A casi 5.000 kilómetros de distancia de Getafe, las tripulaciones del C-295 del destacamento *Mamba*, desplegado en Libreville (Gabón), cumplían con sus compromisos de aerotransporte logístico de personal y carga en el área del Sahel y el centro de África. De nuevo en España, los «pollos» —como denominan los pilotos veteranos a sus compañeros recién salidos de la Academia General del Aire— despegaban de Getafe restando un día más a su plan de instrucción 1 que les permitirá alcanzar la capacitación de comandante de aeronave del C-295.

La jornada concluyó a última hora con otra tripulación inmersa en un ejercicio de tomas de máximo esfuerzo en la base aérea de Los Llanos (Albacete), sumida en

la oscuridad, por lo que fue necesario el uso de gafas de visión nocturna.

A esta amplia variedad de misiones, se suman desde hace poco más de dos años, las de operaciones especiales. «Realizamos ejercicios en Mauritania, Senegal y otros puntos de África dedicados a este ámbito», explica el coronel Núñez.

El adiestramiento no solo incluye la infiltración y extracción de los boinas verdes españoles y africanos, también

la integración de las tripulaciones de vuelo en estos equipos de guerrilleros, «conviviendo y realizando muchas de las actividades que estos llevan a cabo», añade el jefe del Ala 35.

Este incremento del número de misiones de la unidad tiene que ver en parte con el salto del nivel táctico al estratégico que está viviendo el Ala 31 con sus veteranos *Hércules C-130*, al final ya de su vida operativa, y la llegada



Operación de carga de material en un C-295 desplegado en Libreville (Gabón).



Detalles desde el interior y exterior de un T.21 durante un vuelo táctico a baja cota de lanzamientos de carga de alta velocidad.



La unidad mantiene plenamente operativas hasta nueve aeronaves

progresiva de sus sustitutos, los modernos y voluminosos *Airbus 400M*. «Hoy en día, el esfuerzo de transporte táctico y logístico del Ejército del Aire vuelve a recaer principalmente sobre el Ala 35», afirma el teniente coronel Letellier, jefe de Control Técnico, en el Escuadrón de Mantenimiento. «Así ocurría ya prácticamente desde la creación de la unidad hace medio siglo», afirma, mientras enumera los diferentes modelos de aeronaves que han prestado servicio en Getafe: el *Casa 352 L*, versión española del *Junkers Ju52* alemán; los *DC-5* y *DC-4*, el *Azor*, el *Caribú*, el *212 Aviocar*, el *CN-235* y *C-295*, estos tres últimos modelos todavía en servicio en diferentes unidades. Desde el principio, todas estas aeronaves han participado en numerosos despliegues internacionales en cuya lista figuran casi una treintena de países de África, América, Asia y Europa. El último es el de Gabón en el que después de cuatro años de operaciones se han alcanzado casi las 4.000 horas de vuelo.

CAPACIDADES

El Ala 35 dispone de trece aviones de transporte medio *C-295*. Dos de ellos se encuentran actualmente en la maestranza de Sevilla sometidos a una gran revisión que incluye el desmontaje del fuselaje.

Otros dos permanecen en el hangar de Getafe pendientes de la llegada de repuestos. A pesar de la merma del número de aviones, el Ala 35 cumple «con la operatividad media que exige el mando, ocho aviones, incluso nueve», destaca el teniente coronel Letellier.

«La rutina no existe en el Ala 35», presume uno de sus pilotos, el capitán Calleja. «Volar aquí es una aventura. Esta es la mejor unidad del Ejército del Aire que existe para formar a un piloto», apostilla el capitán Román. «Tenemos una vida operativa muy intensa, cargada de responsabilidad», concluye.

Aquella responsabilidad que asumía, a finales de septiembre, el comandante Manjón durante el traslado de un herido, aunque fuera simulado, en un C-295 medicalizado. «El vuelo es la fase más complicada de una operación de este tipo», sobre todo en zona de operaciones, cuando el avión se ve obligado a realizar movimientos erráticos, de evasión, debido al ambiente no permisivo en el que se desenvuelve. «Son vuelos agresivos», dice, en contraste con los «más tranquilos cuando trasladamos a un paciente crítico aquí, en territorio nacional». Su experiencia de más de 4.000 horas de vuelo, le permite encontrar el justo equilibrio entre la urgencia y la seguridad.

J.L. Expósito
Fotos: Pepe Díaz



Arriba, los pilotos realizan la comprobación prevuelo del avión. Debajo, dos mecánicos de mantenimiento de aeronaves trabajan en el hangar para su puesta a punto.

