

# Ala 37 - El Grupo de Fuerzas Aéreas

JOSÉ F. RUIZ VIGO  
Teniente Coronel de Aviación

Integrado por los Escuadrones 371, 372 y 373, *Renos* todos, es el responsable dentro del Ala de llevar a cabo las acciones aéreas que son ordenadas. Es el órgano operativo de la Unidad en cuanto a lo que al vuelo se refiere. De los tres escuadrones, el 371 es el más antiguo, ya que existe desde el inicio del Ala y estaba compuesto por aviones T-3 (DC-3 Dakotas) al inicio y posteriormente por los T-9 (Caribou) adquiridos a Canadá. El 372 fue creado posteriormente con la incorporación de los T-9 procedentes de la USAF (Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos). Entre los años 1991 y 1992 estos escuadrones fueron dotados con aviones T-12 (Aviocar) al ser dados de baja los T-9. Y por último el 373, de reciente creación, ya que lo fue en febrero de 1997, en respuesta a la asignación al Ala 37 de las misiones del *Servicio de Vigilancia Aduanera* (en adelante S.V.A.), está dotado con los seis T-12 serie 200 pertenecientes al S.V.A.

Con una plantilla actual de 48 pilotos más los seis agregados de otros Grupos, se componen las tripulaciones de vuelo responsables del cumplimiento de las misiones encomendadas, principalmente de transporte aéreo de personal y carga, así como en sus vertientes de lanzamiento en paracaídas. Pero algo ha cambiado, y hoy por hoy se puede decir que un tipo de misión nueva acapara una gran parte de la carga de trabajo de la Unidad. Esta nueva misión nos está haciendo un poco marineros a los que desde estas tierras de Castilla teníamos el secano arraigado, ya que nos hacen pasar mucho tiempo cerca y sobre el

mar. Son las misiones para el S.V.A., de las que más adelante veremos con más detalle sus características.

Las misiones específicas de la unidad podemos resumirlas en las acciones de Transporte Aéreo Militar, como son las líneas regulares o "estafetas", como se las denomina familiarmente (línea 4 y línea 6), transportes aéreos VIP,s y las de transporte aéreo de combate, como son los transportes logísticos de personal y carga, ya sean en beneficio del Ejército del Aire u otros organismos, participación en ejercicios, colaboraciones con el Ejército de Tierra y la Armada tanto en lanzamientos paracaídas, vuelos de acomodación de unidades aerotransportadas, calibración de artillería antiaérea, etc. y por último colaboraciones con organismos civiles como FENDA (Federación Española de Deportes Aeronáuticos), aeroclubs, paraclubs, etc...

A estas misiones que podemos llamar "operativas" hay que sumar las misiones de instrucción derivadas de los planes de instrucción y de adiestramiento básico (PAB), como son los ejercicios PLIC,s con la EADA, así como los vuelos de adiestramiento (formaciones, bajas cotas...) que forman parte del plan de instrucción de la unidad.

Por último y no por ello menos importante, están los destacamentos. Algo que acompaña la unidad desde los años ochenta en que se comenzó con el de Guinea Ecuatorial. En la actualidad se mantienen cuatro destacamentos ininterrumpidamente: tres en beneficio del S.V.A. y un cuarto en Vicenza (Italia) en apoyo a las operaciones de la



El T-9 era un avión inmejorable para tomas de tierra STOL.



*Vista general de la Base Aérea de Villanubla.*

OTAN en la antiguo Yugoslavia. Estos destacamentos mantienen durante un mes fuera de la unidad a 17 pilotos y 8 mecánicos de vuelo, lo que significa que permanentemente está fuera de la unidad la tercera parte de los pilotos. Esto se traduce en un mínimo de cuatro destacamentos al año por piloto, pero teniendo en cuenta las distintas circunstancias del personal, calificación de vuelo inferior a la requerida para los mismos y otras incidencias, una gran parte de ellos realizan cinco, lo que supone un esfuerzo considerable así como un elevado porcentaje de días fuera del domicilio a lo largo del año. De ello se desprende la gran medida en que la Unidad se ve afectada por estos destacamentos, hasta el punto de que son ellos los que dan hoy en día peculiaridad y particularidad a la unidad frente a otras similares del Ejército del Aire.

Hasta el cambio a aviones T-12 en 1991, la unidad había realizado alrededor de 122.000 H.V., siendo 59.607 las realizadas desde la implantación del CASA-212 "Aviocar", como familiarmente llamamos al T-12 los pilotos que lo volamos. Es significativo el esfuerzo que realizó la unidad coincidiendo con la llegada de los T-12, ya que como se puede apreciar en la figura 1, se llegó casi a duplicar el número de H.V. (horas de vuelo) realizadas al año. Realmente, la unidad despertaba de un letargo en

que poco a poco se había visto sumida en los últimos años del T-9 "Caribou".

Con anterioridad a la implantación de los destacamentos S.V.A., las horas de vuelo se realizaban principalmente de acuerdo al papel primario de la Unidad, es decir el Transporte Aéreo Militar y los lanzamientos paracaidistas de personal y carga; pero no hace falta más que ver la proporción de H.V. realizadas en 1998, en que de un total de 7.741, 3.892 fueron para el S.V.A., o lo previsto para 1999, donde las horas programadas para el S.V.A. son el 49% de las totales asignadas a la Unidad, para apreciar en qué modo y proporción la actividad aérea se vierte sobre este tipo de misión (figura 2).

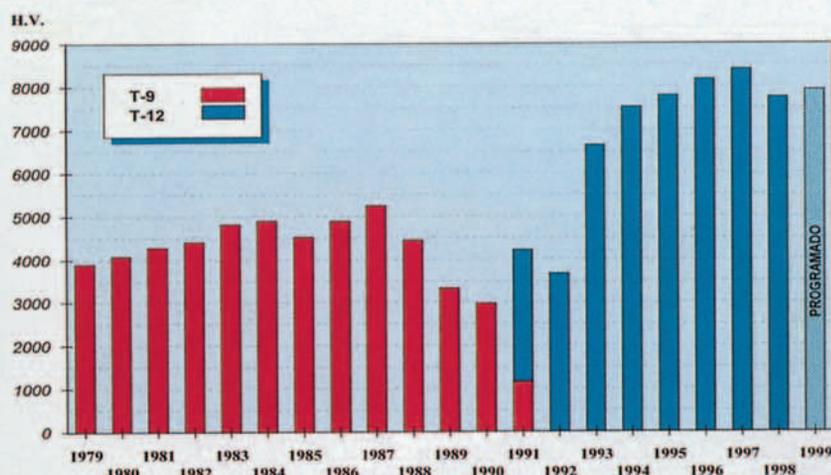
#### **DESTACAMENTOS DEL SERVICIO DE VIGILANCIA ADUANERA (S.V.A.)**

La incorporación de medios aéreos en apoyo a las labores de vigilancia y persecución de los delitos de contrabando ha supuesto un aumento espectacular en la capacidad de maniobra del Servicio de Vigilancia Aduanera (S.V.A.), elevando el índice de apresamientos en las zonas marítimas y costeras del territorio nacional.

Con anterioridad al año 1996 la labor correspondiente a la operación de los medios aéreos del S.V.A.

Fig. 1

## HORAS DE VUELO ALA N° 37 1.979 - 1.998



## Comparativa Horas de Vuelo TOTALES y S.V.A.

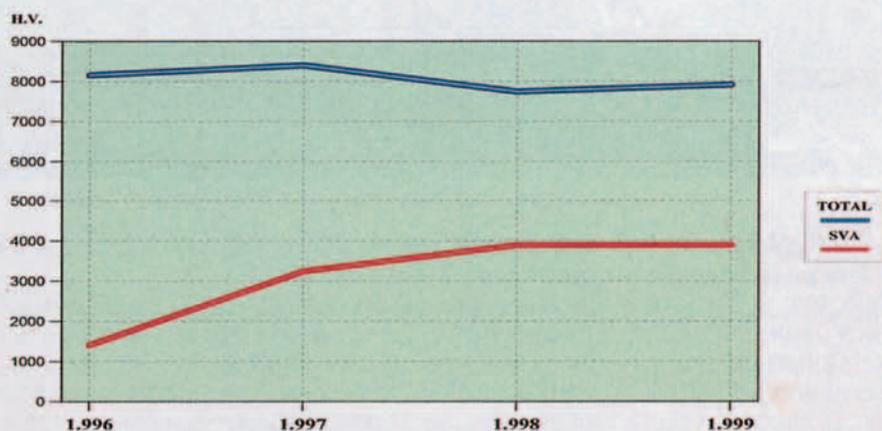


Fig. 2

estaba encomendada a una empresa civil. Durante el primer semestre del año 1996 entre el Ministerio de Economía y Hacienda (Agencia Estatal de Administración Tributaria, A.E.A.T.) y el Ejército del Aire, se establecieron contactos que condujeron a la elaboración de un convenio de cooperación entre las citadas partes, que aseguraba las prestaciones necesarias por parte del Ejército del Aire en lo concerniente a la operación técnica de vuelo de los aviones y al mantenimiento de los mismos hasta el segundo escalón.

Para llevar a cabo esta labor fue elegida el Ala n° 37, en la que se realizó un estudio previo orientado a informar al mando sobre cómo iba a afectar la asunción de las misiones de vuelo a realizar para el S.V.A. en la operatividad de la Unidad. Con el fin de asegurar de forma permanente la disponibilidad de

medios humanos, tanto para las operaciones de vuelo como los trabajos de mantenimiento, se hizo necesaria la creación de un nuevo escuadrón, el 373 Escuadrón, y aumentar la plantilla del personal de mantenimiento.

Para el Ala n° 37 suponía un nuevo reto la realización de las misiones del S.V.A., aunque el hecho de contar con la experiencia adquirida anteriormente al haber organizado destacamentos como el que prestaba apoyo a la Misión Militar Española de Cooperación con el Gobierno de la República de Guinea Ecuatorial, y como el que se realiza en Vicenza (Italia), fue de gran ayuda para la preparación de los destacamentos, tanto en el aspecto de personal como del material que sería preciso desplazar a los puntos de despliegue.

Asimismo hubo que rediseñar los planes de instrucción, dadas las variaciones de los aviones T-12 de la serie 200 con que estaba dotado el S.V.A., con respecto a los serie 100 de la unidad. Se hizo necesario la ampliación dentro del plan

de instrucción, del plan n° 2 y de los Planes de Adiestramiento Básico (PAB) necesarios para alcanzar y mantener los niveles de vuelo, con la inclusión de una serie de conferencias relacionadas con las nuevas misiones y el tipo de avión; *Aviones T-12 de la serie 200, y el vuelo de búsqueda sobre el mar*. Esta fase de instrucción se hacía necesaria, ya que era la primera vez que las tripulaciones del Ala n° 37 realizaban misiones de búsqueda y seguimiento en vuelo a baja cota sobre el mar. Al inicio de las operaciones la Unidad no disponía de ningún avión T-12 serie 200 para realizar las misiones de instrucción de las tripulaciones, por lo que se solicitó al mando que los cursos de adaptación al avión (periodos de vuelo y conferencias de sistemas) fueran realizados por los pilotos en la Base Aérea de Son San Juan con los aviones del 803 Escuadrón, al mismo tiempo

que formaban parte del destacamento allí situado. Esto supuso una gran ayuda, pues desde agosto de 1996 hasta diciembre de 1997, se fue impartiendo un cursillo compuesto por tres vuelos de dos horas y cinco conferencias sobre diferencias de sistemas, a un total de 35 pilotos.

El día 21 de agosto de 1996 fue comunicada a la unidad la activación *inmediata* de los destacamentos, dándose un plazo de 24 horas para que los aviones desplegados pudieran ser operados en misiones del S.V.A. Ese mismo día se iniciaba el despliegue de los tres destacamentos. Los medios personales y materiales ya estaban preparados y se estaba a la espera de la orden, por lo que de inmediato se desplazaron a los puntos previamente designados, Aeródromo Militar de Santiago de Compostela, Base Aérea de Málaga y Base Aérea de Son San Juan, comunicándose al día siguiente *tripulaciones y aviones operativos para comenzar las misiones*.



*El T-9 "Caribou" se quedó siempre en forma de monumento.*

Las tripulaciones destacadas realizaron reuniones con los funcionarios del S.V.A. que formarían parte de la tripulación como observadores, en las que se clarificaron los aspectos técnicos de la misión y se repasaron las normas y procedimientos de actuación. Además hubo que atender to-

dos los aspectos logísticos que iban a afectar directamente a los destacamentos, alojamientos, medios de desplazamiento, turnos de actividad, descansos, alarmas, así como otras que fueron surgiendo como busca-personas, teléfonos móviles, sistemas de la vado de aviones, etc., y que poco a poco se fueron resolviendo.

#### CAMBIOS DE BASES DEL DESPLIEGUE INICIAL

**E**l año 1997 fue el de pleno establecimiento y madurez de la nueva misión, y también el de las *mudanzas*. La primera de ellas fue a la Base



*Despegue en formación.*

Aérea de Morón. Los problemas de tipo operativo (operaciones después del ocaso), que planteaba el despliegue en la Base Aérea de Málaga hizo necesario el cambio a otra base aérea que reuniera todos los requisitos para el desarrollo de las operaciones H24 (cualquier hora del día o la noche). El resultado fue la aprobación del cambio de la base de despliegue a la Base Aérea de Morón, lo que fue comunicado al Ala nº 37 el día 21 de enero de 1997. El conocimiento previo de la posible modificación del lugar de despliegue, permitió la coordinación con los responsables de dicha base de las necesidades del destacamento, por lo que a la llegada a la misma sólo se tuvieron que concertar detalles de última hora.

De forma similar y debido a la mejor ubicación de la Base Aérea de San Javier para el desarrollo de las misiones, unido a los problemas del personal que producía al S.V.A. el mantenimiento del despliegue en Palma de Mallorca, fue solicitado por los ponentes del S.V.A. en las reuniones de la Comisión Mixta de Seguimiento, cambiar el despliegue a la Base Aérea de San Javier. A tal efecto el día 28 de noviembre de 1997, una comisión formada por representantes del E.M.A. y del Ala nº 37 realizó una visita a la Base Aérea de San Javier, con el propósito de estudiar las posibilidades de establecer en la citada base el destacamento, comprobando sobre el terreno las posibilidades de sus instalaciones y coordinando los medios de apoyo disponibles. Como resultado, el día 1 de febrero de 1998 se realizó el traslado de la base de despliegue a la Base Aérea de San Javier. Desde esa fecha los destacamentos sólo se han visto afectados por traslados temporales a otras bases y aeropuertos nacionales o extranjeros como Base Aérea de Gando, Base Naval de Rota, aeropuertos de Almería, Faro, Madeira y otros

Fig. 3 HORAS DE VUELO REALIZADAS EN AVIONES TR.12D DEL S.V.A. Y AVIONES T.12 DEL EJERCITO DEL AIRE EN LOS AÑOS 96,97 Y 98 EN MISIONES DEL S.V.A.

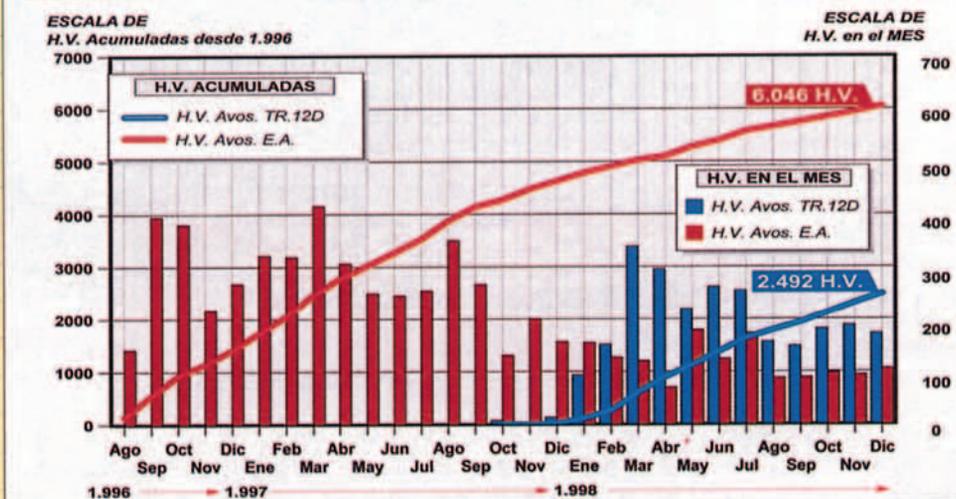
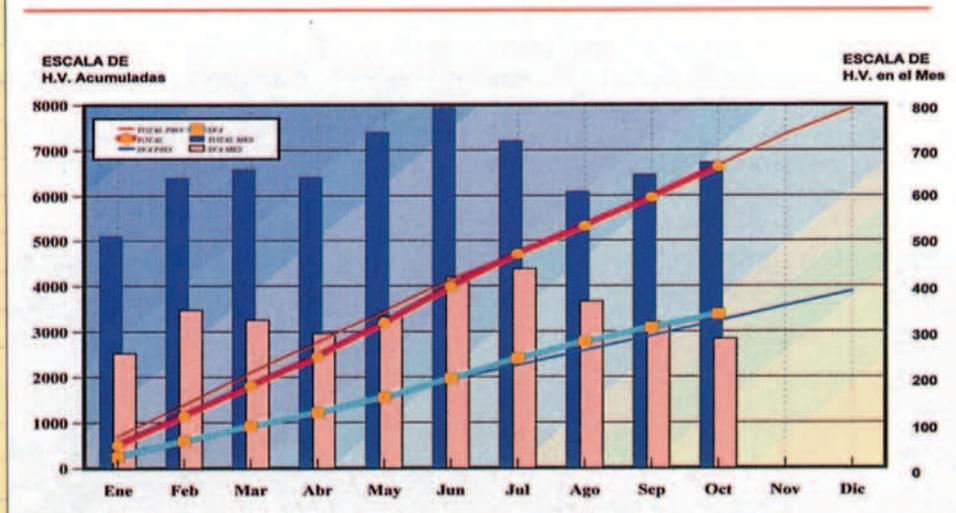


Fig. 4 Horas de Vuelo 1.999



de Marruecos y Francia, al objeto de seguimientos específicos o necesidades de operar desde ellos por proximidad a zonas determinadas.

## ASPECTOS OPERATIVOS

El fin principal de las misiones aéreas del S.V.A. es efectuar vigilancia y reconocimiento marítimo para buscar, localizar, identificar, seguir a embarcaciones y conducir hacia ellas a otros medios, al objeto de investigación, represión y persecución de delitos de contrabando.

De todas las funciones asignadas al S.V.A. cabe destacar las siguientes:

- Dirección y coordinación de la lucha contra el fraude aduanero en general.
- Persecución, descubrimiento y represión en todo

el territorio nacional, aguas jurisdiccionales y espacio aéreo español de los actos de contrabando de especies amenazadas o en peligro de extinción, mercancías prohibidas (marcas falsas, por ejemplo), etc., y en especial de los delitos de tráfico de drogas.

La organización del dispositivo para las misiones del

S.V.A. es dirigido desde la Base Aérea de Villanubla como Base Aérea Central del despliegue y los destacamentos del *Mediterráneo-Baleares* desde la Base Aérea de San Javier, *Estrecho-Canarias* desde la Base Aérea de Morón y *Noroeste-Cantábrico* desde el Aeródromo Militar de Santiago de Compostela. No obstante, en función de las necesidades operativas está autorizado utilizar como *bases alternativas* otros aeropuertos civiles o militares, nacionales o extranjeros, que pueden coincidir con la base de despliegue de otro destacamento, cuando se necesite un "Reforzamiento del Despliegue".



Avión T-12 Serie 200 del S.V.A. pintado con los colores del Ejército del Aire.

Hasta finales del mes de octubre de 1999 se han realizado 3.043 misiones de vuelo con un total de 11.890:35 H.V. Tal como se aprecia en la figura 3, hasta el año 1997 las horas eran realizadas exclusivamente con los aviones de la flota del Ala 37. A partir de 1998 en que empezaron a operar los aviones de la

serie 200 procedentes del S.V.A., la carga de trabajo fue repartiéndose, aunque en la actualidad la operatividad requerida de los destacamentos no se podría mantener sin la concurrencia de los T-12 de la flota del Ala.

Para el año 1999 se le han programado en el PA-EA 3.888 H.V. al 373 Escuadrón para su ejecución en misiones S.V.A., siendo el total de H.V. para la unidad de 7.910. En la figura 4 se expresa el proceso de ejecución a lo largo del año con la comparativa entre lo programado (total PRO. y SVA PRO.) y lo ejecutado, en forma acumulada y por meses.



Línea de aviones frente a los hangares de mantenimiento.

## COMPOSICION DE LOS DESTACAMENTOS

El dispositivo asignado a cada destacamento está formado por un avión T-12, al que acompaña un kit de misión con los repuestos que se consideran necesarios para operar con independencia de la base central en las correspondientes de despliegue. El avión asignado es preferiblemente de la serie 200, y cuando esto no es posible por necesidades de mantenimiento se utiliza un avión de la serie 100 de la flota del Ala 37. En cuanto al personal de vuelo, está integrado por dos pilotos comandantes de aeronave, dos segundos pilotos, dos mecánicos de vuelo y un funcionario del Ministerio de Economía y Hacienda que realiza las funciones de observador aéreo en todas las misiones de vuelo. La jefatura del destacamento es ejercida por uno de los pilotos integrantes del mismo en función de su mayor antigüedad o empleo.



*Avión que sufrió el ataque con misil sobrevolando la zona de las "Gragnas" en Bosnia.*

## MISIONES DE VUELO PARA EL S.V.A.

Las misiones del S.V.A. ha permitido a las tripulaciones del Ala nº 37 especializarse en campos completamente distintos a los que estaban acostumbrados a operar. Los vuelos en los destacamentos se realizan conforme a las misiones requeridas por el S.V.A., para cumplir las funciones que legalmente tiene encomendadas, o por iniciativa del Ejército del Aire para atender los cambios de personal, material o mantenimiento (auxilios) de los destacamentos.

En el desarrollo de las operaciones del S.V.A. las formas de acción se adaptan a los siguientes tipos de misión:

- Búsqueda y Vigilancia.
- Reconocimiento y segui-

miento de objetivos.

- Conducción de medios de interceptación.

Una misión comienza normalmente con una lla-



*Tripulación y aviones que sufrió el ataque con misil en vuelo sobre la antigua Yugoslavia.*



mada al jefe del Destacamento del Observador o de Operaciones Marítimas del S.V.A., en la que se comunica la hora de despegue y datos de la misión. Recibida la notificación y reunidos tripulación y observador se realiza la preparación del vuelo. En esta reunión se estudia la misión en lo referente a zona y tipo de búsqueda, blancos específicos si los hay, tipo de trazado en ruta, altitudes, procedimientos de pasada de identificación de barcos, meteorología de la zona, alternativos o campos para repostajes, etc. Una vez aclarados todos estos puntos se procede al embarque y se despegan hacia la zona.

La misión puede variar mucho, dependiendo de si se va a realizar una vigilancia de zona o si se va a la búsqueda de un blanco específico. En el primer caso se procede a la inspección de la zona señalada con la observación visual y ecos radar a una altitud que puede variar entre 1.000 y 3.000 fts., descendiendo al nivel mínimo que sea preciso si hay que identificar algún barco. Cada cierto tiempo o en casos en que se considere de interés se comunica por radio (HF) con operaciones marítimas del S.V.A. a efectos de control de la misión por parte de aquéllos. En el segundo caso puede ser que se trate de la primera búsqueda del blanco, o bien que una vez localizado con anterioridad

se realice un seguimiento del mismo. Si se trata de la localización inicial, normalmente, salvo que se conozca su situación exacta, hay que realizar una búsqueda en la zona donde se presume que pueda encontrarse. Caso de conocerse su posición o que se haya localizado anteriormente, se procede al punto donde se presume que se encuentra para a partir del mismo iniciar el rastreo. Una vez localizado e identificado el blanco se comunica por radio (HF) a operaciones marítimas. Llegada esta situación se puede recibir la orden de abandonarlo tras haber transmitido su localización, realizar un seguimiento de su derrota o bien volar hacia un punto donde encontrarse con otro medio del servicio, como puede ser un barco o helicóptero, para guiarlo al blanco en cuestión.

Como resumen final se puede decir que las misiones pueden variar desde el tedio producido por cuatro a cinco horas en línea de vuelo sin observar nada *significativo* y volver a casa, a estar continuamente bajando a dar pasadas de reconocimiento y observar cómo se arrojan bultos al mar precipitadamente, o como llega un barco del S.V.A. o Guardia Civil a interceptar a aquél que hemos estado siguiendo durante largas horas, incluso en distintos vuelos a lo largo de días. ■