



Emilio García Herrera

Ave Fénix

FRANCISCO BRACO CARBO
Comandante de Aviación

CURRICULUM VITAE

ERA el 12 de marzo de 1974, hace casi un cuarto de siglo, cuando el flamante C-130-H con número de serie 4531, Dumbo 03, aterrizaba en la base aérea de Zaragoza después de 19 horas y 35 minutos de vuelo desde la factoría de Lockheed en Marietta, Georgia. Llegó con el Dumbo 02 y el tiempo los ha conver-

tido en los decanos de la aviación de transporte del Ejército del Aire. Los T-10 empezaron a llegar ligeramente antes que los T-12 Aviocar y junto con ellos dieron de baja a los "dinosaurios" con motores de pistón que surcaban nuestro cielo, como el T-3 Dacota, T-4 Skymaster y T-7 Azor. El T-9 Caribou sobrevivió hasta que en 1990 llegó el T-10 Nurtanio.

Muchas son las "batallas", que po-

dría contar si hablara, en las que se ha visto involucrado el Dumbo 03 a lo largo de sus 8.233 horas de vuelo.

Los primeros vuelos que realizó fueron de instrucción, la unidad se estaba soltando, y no fue hasta el 18 de mayo cuando realizó el primer vuelo operativo, un transporte de personal de Zaragoza a Valencia y regreso. Dos días más tarde fue a Lieja realizando un transporte de material,



el 8 de agosto fue a El Aaiún y así sucesivamente ha ido acumulando vuelos en su vida operativa.

Parte fundamental para poder mantenerlo en buenas condiciones han sido los trabajos de mantenimiento, y en particular las inspecciones mayores que se realizan cada determinado número de años y que requieren el apoyo de organismos ajenos a la unidad, incluso al Ejército del Aire. La primera revisión del tercer escalón se realizó a los tres años, en mayo de 1977, en la factoría de Lockheed; la segunda, cuatro años más tarde, en junio de 1981, ya le fue realizada en la Maestranza Aérea de Sevilla. La revisión estructural de los 12 años se realizó en Ogma, Portugal, en junio de 1987. La siguiente inspección mayor le fue realizada seis años más tarde, en noviembre de 1993, también en Ogma.



Montaje realizado con ordenador que representa al Dumbo 03 lanzando bengalas.

Como dato anecdótico y al mismo tiempo significativo del trabajo realizado y el desgaste sufrido por el avión, mencionar que ha montado 14 motores y 18 hélices distintas.

Un día que no se puede pasar por alto y que merece especial mención

en la relación de acontecimientos que han jalonado la vida y milagros del Dumbo 03, es el 15 de noviembre de 1988. Instantes después de despegar de la base aérea de Zaragoza colisionó con un F-18, como resultado del accidente perdió más de

seis metros de su plano izquierdo. Después de la colisión, lo más probable era que se hubiese perdido el avión junto con su tripulación y pasaje. Pero para compensar, en el otro plato de la balanza, estaba la pericia de la tripulación, Nuestra Patrona la Virgen de Loreto y un avión que es capaz de volar aunque le quiten un trozo de ala del tamaño del plano de un Aviocar. Y el Dumbo 03 tomó tierra, tomó tierra sin sufrir otros daños y fue recuperado en la propia unidad.

Finalmente, mencionar que fue el primero de la unidad en recibir el nuevo camuflaje color gris, esto fue en marzo de 1994.

Los 12 T-10 del Grupo 31 se clasifican en cinco modelos diferentes atendiendo principalmente a las fechas de fabricación. En realidad cuatro grupos y el largo, el TL-10-01. Las diferencias principales radican en la aviónica, su capacidad como cisternas y la unidad de potencia auxiliar (APU). El T-10-03 pertenece al grupo

de los "viejos". No son muchas las ocasiones en las que se puede escoger avión, en realidad últimamente ninguna, pero si se pudiera, los viejos no se escogerían para lanzar paracaidistas en Torrejón en verano, ni para viajar a Africa, pues sus equipos de aire acondicionado no refrigerarían demasiado. Tampoco se escogerían para realizar vuelos largos, a veces, su piloto automático no es todo lo automático que debiera.

Esto en parte le ha privado de realizar vuelos más o menos vistosos y ha quedado relegado a la callada tarea, pero no menos importante, de los vuelos locales de instrucción.

Ahora, de ser uno de los viejos, ha pasado a ser "el nuevo" y seguro que

pasa a ocupar el primer lugar en la lista de preferencias a la hora de escoger un avión, aunque no sirva para nada puesto que no hay opción para ello; la Sección de Operaciones pide un avión

no que le ha quitado años de encima. Le ha quitado años cambiando equipos viejos por equipos de última generación.

El corazón y los músculos seguirán siendo los mismos, no se han tocado los motores y los mandos de vuelo; tiene la misma potencia y las mismas características de vuelo. El esqueleto ha sido modificado ligeramente al cambiar los extremos de las alas, aunque el perfil no ha variado, ha habido cambios internos que simplificarán el trabajo de mantenimiento.

Lo que sí ha sufrido un cambio más sustancioso ha sido su sistema nervioso. Sus dos computadores de misión realizan la función del cerebro y la barra de transmisión de datos la de la médula espinal. Han desaparecido prácticamente todos los paneles de control de los equipos de aviónica y los instrumentos de vuelo han sido sustituidos por pantallas. Los órdenes son introducidos en el computador de misión desde unos teclados llamados CDU (Control Display Unit) o mediante un disquete



José Luis Plazuelo Ferrer



José Luis Plazuelo Ferrer

Panel de instrumentos antes de la modernización y en el estado actual.

y Mantenimiento pone el que considera más conveniente, sin atender a las preferencias de cada uno.

PROCESO DE REJUVENECIMIENTO

El 26 de noviembre de 1995 salió de Zaragoza, para convertirse en el prototipo de la modernización a la que van a ser sometidos sucesivamente todos los T-10 del Grupo 31.

A diferencia de una clínica de salud, en la que cambian el "look" pero no quitan años de encima, el tratamiento al que ha sido sometido el T-10-03 en la factoría que tiene Lockheed-Martin en Ontario, California, no sólo le ha cambiado el aspecto si-

previamente programado y estas órdenes son distribuidas a través de una barra de datos MIL-STD 1553B.

Se han agudizado sus sentidos. El oído tiene nuevos equipos de comunicaciones UHF, VHF y HF. La vista tiene un nuevo radar, el RDR 1400-C, que es el mismo que montan los aviocares y cuyo mantenimiento se realiza en el CLOTRA a nivel de tercer escalón, precisamente éste fue el motivo por el que se escogió. Si el olfato es el sentido que usan los perros de caza para llegar hasta la presa, con el nuevo inercial láser con GPS integrado, LTN-100G, no hay punto de una ruta o zona de lanzamiento que se escape, y para mayor seguridad se llevan dos. El sentido del tacto se asocia normal-



El presidente de CASA, Alberto Fernández; el secretario de Estado de Defensa, Pedro Morenés; y el jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, Juan Antonio Lombo López, el día de la entrega del primer avión modernizado

mente a las manos, y es en las manos donde está la habilidad de un piloto para manejar un avión, pues bien, las manos de este avión están en los dos nuevos pilotos automáticos.

Si el sentido del gusto lo asociamos con tener un buen paladar para poder diferenciar entre lo bueno y lo malo, ese sentido no se ha tocado, seguirá devorando con avidez todas las misiones que le echen como si de un auténtico depredador se tratara.

Este proceso de rejuvenecimiento finalizó el pasado 17 de diciembre en la factoría que Lockheed-Martin tiene en Palmdale, California, en pleno desierto de Mojave.

LISTO COMBATE

Mención especial, dentro del programa de modernización, merecen las mejoras realizadas en el campo de la autoprotección.

Existen una serie de consideraciones doctrinales que hay que tener presentes a la hora de aplicar el Poder Aéreo. Una de éstas dice que no se deben realizar las operaciones de transporte aéreo hasta que no se disponga de superioridad aérea. Hay que domi-

De un total de doce

CASA entrega el primer avión C-130 Hércules modernizado

HOY resulta difícil concebir un mercado basado en distribuciones de trabajo distintas al codesarrollo, donde cada parte aporte el valor añadido de aquellas tareas donde sus factores de producción le permitan optimizar el producto final, para superar los retos de un entorno de permanente competitividad.

Dijo el secretario de Estado para la Defensa, Pedro Morenés, en el acto de entrega al Ejército del Aire del primer avión C-130 Hércules modernizado por CASA. Acompañaron al secretario de Estado en esta ceremonia, el jefe del Estado Mayor del Aire, teniente general Lombo, que recibió el avión oficialmente, y el presidente de CASA, Alberto Fernández.

Este avión forma parte, junto a otros once, del contrato que CASA obtuvo en 1995 por un importe de 6.688 millones de pesetas y para el que compitieron las más importantes empresas del sector, tanto europeas como americanas. Las entregas de los aviones restantes se prolongarán hasta el año 2001.

El contrato contempla la modernización y homogeneización de los sistemas de aviónica, sustitución de planos exteriores de las alas, incorporación de sistemas de autodefensa y sustitución de las unidades auxiliares de potencia que dotarán a los aviones de autonomía en su operación. Esta modernización convierte al avión C-130 Hércules en uno de los más modernos de los existentes, con la única excepción del C-130J, pero a una fracción del coste de adquisición de este último.

CASA, como contratista principal, ha dirigido los trabajos de desarrollo de este primer avión y realizará la modificación en serie de los once aparatos restantes. CASA ha contado con la colaboración de Lockheed Martin, fabricante original del avión, en tareas de diseño e integración de los nuevos sistemas, así como de Allied Signal, suministradora de los subsistemas y equipos de aviónica y encargada del desarrollo del "software". El avión prototipo realizó su primer vuelo en junio del pasado año en Ontario, California.

nar el aire para evitar que sea empleado por el enemigo y al mismo tiempo pueda ser empleado en beneficio propio. El grado de superioridad aérea conseguido será más o menos elevado, pero nunca se podrá estar seguro de que no se puedan usar misiles portátiles de guiado infrarrojo y armas de calibre pequeño y mediano contra los aviones de transporte.

Este es el escenario en el que se vienen desarrollando las operaciones de transporte en los últimos conflictos armados. Por ejemplo: hasta el último día de la Guerra de las Malvinas los Hércules argentinos estuvieron llegando a puerto argentino; hasta que fue derribado un G-222 italiano, los aviones de transporte, entre ellos los T-10 del Grupo 31, estuvieron operando en el puente aéreo de Sarajevo, después de este derribo sólo se pudo operar si se disponía de equipos de autoprotección.

El Ejército del Aire, consciente de la necesidad de dotar a sus aviones de transporte con medidas de autoprotección, decidió instalar un sistema de autoprotección en sus T-10. El sistema consiste en un alertador de aproximación de misiles, el ALQ

156, que cubre los 360° alrededor del avión. Este, una vez detectado un misil, manda una señal al equipo dispensador de chaff y bengalas, el LE 47, el cual según el programa que tenga seleccionado y de una forma automática, semiautomática o manual lanza

los cartuchos de chaff o las bengalas.

También ha sido equipado con un blindaje que protege la cabina de vuelo y el convertidor de oxígeno contra armas de calibre pequeño.

En el campo de las comunicaciones ha sido equipado con un cifrador que permite la transmisión de UHF y HF de forma segura, además el UHF tiene el modo Have Quick que le permite ir cambiando de frecuencias de forma rápida y aleatoria impidiendo que las comunicaciones sean interferidas.

También se le ha instalado un equipo IFF (Identificación Amigo o Enemigo - Identification Friend or Foe) con capacidad de modo 4, este modo es imprescindible para operar en determinados teatros de operaciones.

No sólo se va a disponer de la versión más moderna del Hércules C-130-H, sino que además se va a poder emplear en cualquier lugar

donde se lleven a cabo operaciones de transporte.

EN RESUMEN

El futuro de la aviación de transporte estará en el CASA-295 y el FLA, pero la actual modernización que está sufriendo el T-10 le va a dar alas, y nunca mejor dicho, para adentrarse con paso firme y seguro en el nuevo milenio.

No será un ave fabulosa, aunque así se lo parezca a los que lo vuelan; tampoco será único, se van a modernizar los doce de la flota. Pero después de haberlo visto: medio desmantelado por haberle quitado más de 500 libras de equipos viejos; con los trabajos en curso para montar las antenas del alertador de proximidad de misiles y el blindaje; con las modificaciones que estaba sufriendo la estructura para montar la nueva unidad de potencia auxiliar y los dispensadores de chaff y bengalas; y a sus casi 25 años de servicio, se puede decir que ha renacido de sus cenizas como el ave fénix ■



Emilio García Herrera



Emilio García Herrera