



50.000 horas de vuelo del CASA 235 en el Ala 35

ANGEL VIEIRA DE LA IGLESIA
Coronel de Aviación

EN la ya larga historia del Ala 35 se ha marcado un hito más: el día 20 de mayo se cumplieron las 50.000 horas de vuelo del CASA 235, el mal llamado "Nurtanio"; sin duda el mejor avión que hasta el presente ha equipado a esta gran unidad.

Los acontecimientos de los últimos tiempos, en que tan claramente ha quedado de manifiesto el valor operativo de las unidades de transporte, han dado sobrada ocasión de poner al alcance de los lectores de Revista de Aeronáutica la información referente a

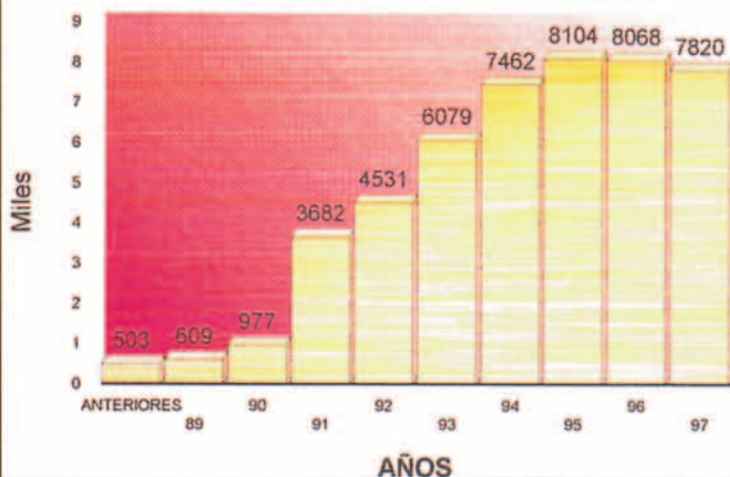
las misiones y cometidos de los aviones y las tripulaciones del Ala 35; no es por tanto necesario hacer de nuevo hincapié en acontecimientos y anécdotas sobre los que ya se ha informado no hace mucho tiempo. Sin embargo un hecho como el recientemente celebrado sí es ocasión para hacer un pequeño balance de los servicios prestados por los simpáticos, fiables y no siempre muy confortables. AME,s 35..., "Acores" y "Tucanes" a lo largo y ancho de los cinco continentes durante los últimos nueve años.

El 9 de enero de 1989 el Ejército del Aire aceptaba el primer avión de la serie. No era un avión militar tradicional con capacidad de lanzamiento de carga y paracaidistas y la característica pintura mimética; su color blanco y azul, las cómodas butacas para el pasaje y su suelo enmoquetado lo hacían aparecer como lo que era: un avión de línea para transporte de pasajeros. De todas formas a los veteranos del Aviocar y el Caribou, expertos en bajas cotas, lanzamientos, vuelos sin horario y saltos por toda Africa en no muy buenas condi-

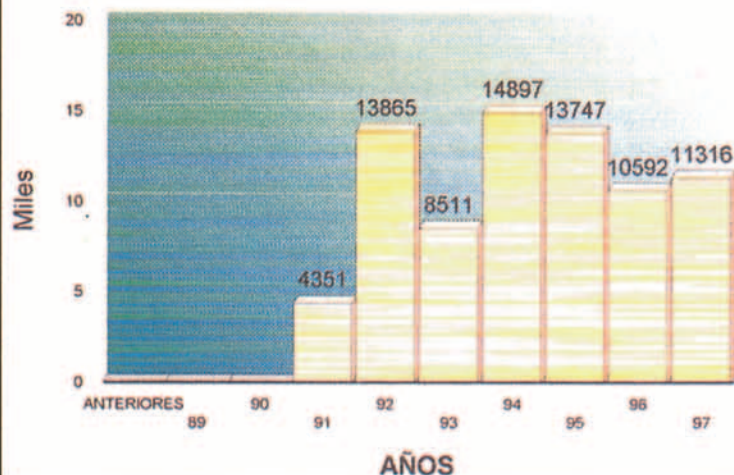


ciones, les pareció una maravilla. Se trataba de un avión con dos potentes y fiables turbinas que nunca darían problemas ni sustos, hélices de fibra extrañamente reviradas, equipos de radar y navegación muy fiables, una autonomía bastante mayor que la del anterior avión, una velocidad que por fin estaba muy por encima de las habituales dos millas y media por minuto y lo que era ya el colmo del sibaritismo aeronáutico: presurización y la posibilidad de volar a nivel 180, nada menos que diez niveles por encima del familiar y no muy apreciado nivel 80. Para las tripulaciones no había más que ventajas con el nuevo avión; para el personal de mantenimiento las cosas no eran tan simples. El Aviocar había dado la ocasión de adaptar los medios de la unidad al mantenimiento de los motores de turbina y los primeros radares y equipos electrónicos, ahora había que entrar en el terreno de las áreas presurizadas, la electrónica de última generación y los materiales compuestos. Para el Grupo de Material todo un reto.

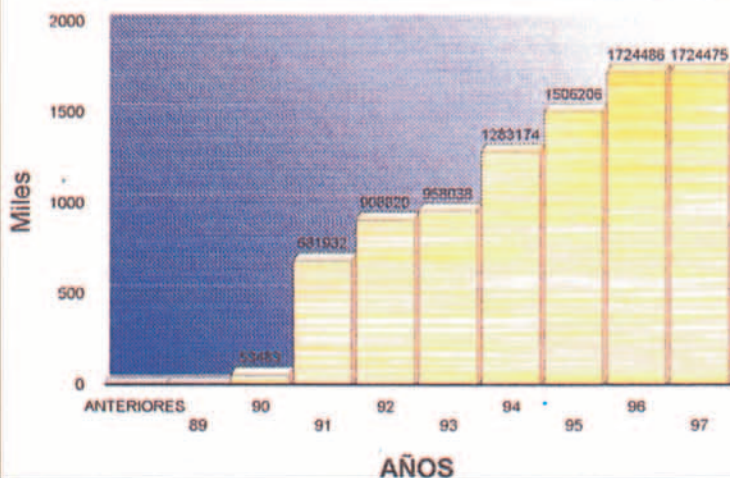
HORAS DE VUELO T-19



PARACAIDISTAS LANZADOS



CARGA TRANSPORTADA EN Kgs.



A lo largo de los años 91, 92 y 93 se fueron recibiendo los siguientes aviones de la serie y en julio de 1993 la unidad tenía su dotación completa de veinte aviones, dos "A" de pasaje para vuelos VIP y dieciocho de versión "B" para uso general.

La formación de los pilotos en CASA, Sevilla, fue rápida, siempre es fácil pasar de un avión bueno a otro mejor, y en pocas semanas las tripulaciones estuvieron preparadas para iniciar las misiones con el nuevo material, nada menos que al Golfo Pérsico, en apoyo a las unidades españolas desplegadas en la zona. Esta primera experiencia demostró las posibilidades del avión y ya marcó la línea de lo que serían en lo sucesivo las acciones más sobresalientes.

Si alguna parte del mundo está y estará siempre presente en la memoria colectiva del Ala 35, ésta es África. Durante muchos años la unidad ha operado en Guinea, en su momento formó parte del contingente de Naciones Unidas en Namibia y los viajes por el continente son ocasión continua de nuevas aventuras. Con el nuevo material no podía ser de otra forma y enseguida se empezó a participar en las misiones de relevo de los destacamentos en Guinea Ecuatorial. Para los veteranos de aquellos saltos interminables en el Aviocar camino de Guinea o de Namibia, el nuevo avión, con sus equipos de navegación, su velocidad, su techo y su autonomía les parecía un transporte de lujo. Sin embargo no todo fueron viajes tranquilos, pronto hizo falta organizar un destacamento permanente en Ruanda y allí apareció una vez más el

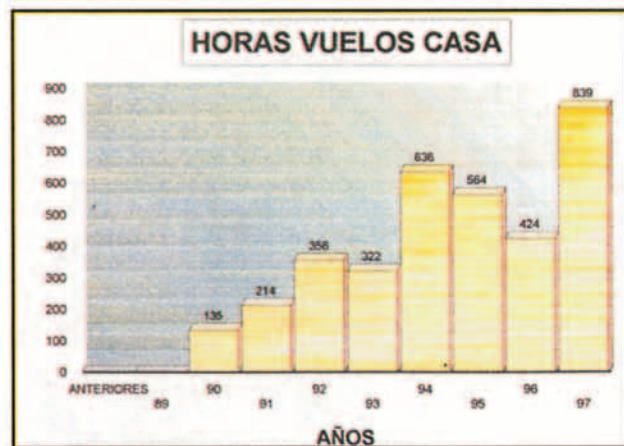
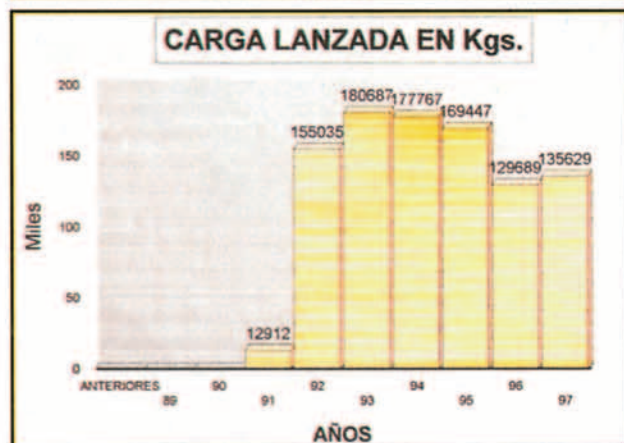
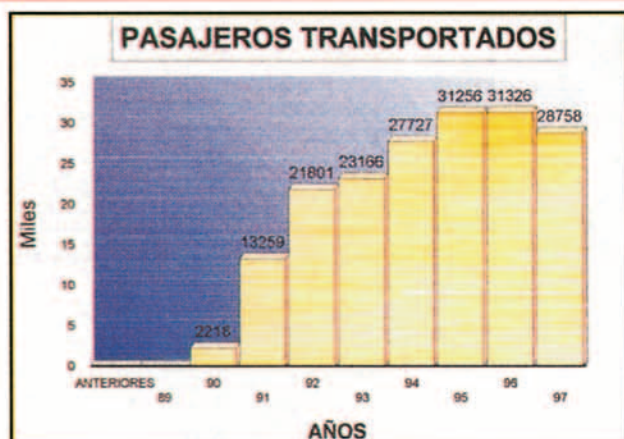
Ala 35. Fueron unos meses largos y no exentos de emociones y dificultades pero que permitieron comprobar que el nuevo material era perfectamente apto para operar en las duras condiciones del África ecuatorial y que las posibilidades de la unidad eran muy superiores a todo lo conocido hasta entonces.

Para la empresa constructora no era fácil efectuar presentaciones del avión

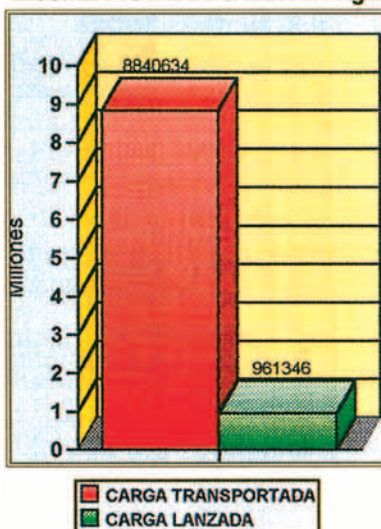
en lejanos países donde era posible conseguir contratos de venta; el Ala 35 se convirtió de esta forma en el escaparate que de un extremo al otro del mundo exhibió el avión ante los públicos más diversos. Se efectuaron así los interesantes viajes a Singapur, Australia, Suráfrica y Taiwán, viajes en los que en algún momento un capitán con dos tenientes y dos suboficiales se encontró resolviendo los más enrevesados problemas ante burócratas de algún "país en vías de desarrollo" nada interesados en la resolución de dificultades ajenas. Salieron de apuros naturalmente y los aviones colaboraron con su fidelidad acostumbrada.

Los vuelos del Tratado FACE, los desplazamientos de los equipos de verificación a los países del antiguo Bloque del Este, dieron ocasión a nuevas y apasionantes aventuras aeronáuticas y de las otras. Distancias inmensas, sin apenas ayudas o con ayudas deficientes sobre unas extensiones nevadas infinitas o sobre las elevadas montañas del Cáucaso, fueron recorridas una y otra vez. Se afrontaron condiciones climáticas realmente difíciles, se operó en campos de muy escasos apoyos y se pudo verificar el excelente comportamiento del avión en todas las circunstancias. La unidad fue adquiriendo cada vez mayor confianza en sus medios y así cuando llegó el momento de las pruebas de verdadero esfuerzo no había dudas respecto a cuál sería el resultado.

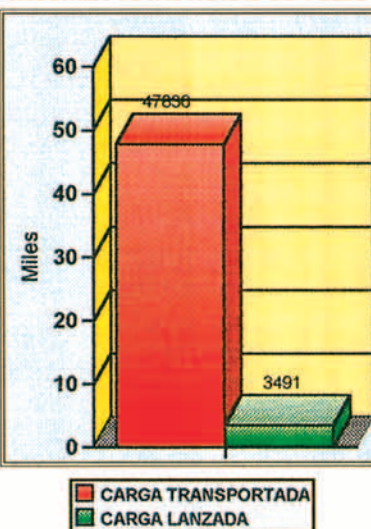
Estas pruebas, en las que el Ala 35 ha alcanzado su plena madurez, han sido los vuelos de apoyo a las fuerzas desplegadas en la antigua Yugoslavia, en la Base de Aviano y en Albania. También lo



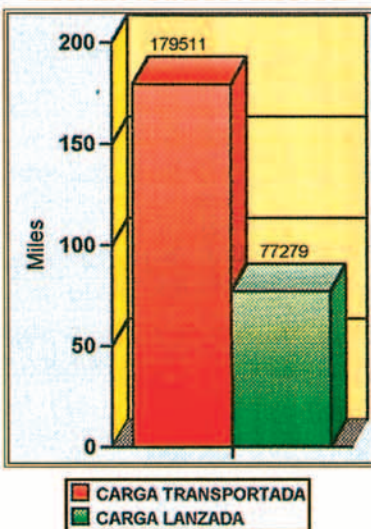
RESUMEN TOTAL DE CARGA EN Kgs.



RESUMEN TOTAL HORAS DE VUELO



RESUMEN TOTAL DE PERSONAL



han sido los saltos del Atlántico, la participación en los ejercicios "Flag" y los viajes imprevistos al centro de Africa en las condiciones menos favorables. Vuelos de 10 u 11 horas en el día, en las no demasiado cómodas cabinas, son y han sido actividades absolutamente normales que sólo el buen equipamiento y la plena confianza en el avión hacen posibles sin que se acumule una fatiga excesiva.

De esta forma se han ido sumando las 50.000 horas de vuelo que la unidad ha celebrado en estos días. Es una cifra redonda que ha sido conseguida al precio de muchas horas de trabajo de todo el personal de la Base Aérea



de Getafe, desde el coronel y los pilotos hasta los soldados y los funcionarios que cumplen los cometidos menos vistosos y menos aparentes. Son horas que a todos enorgullecen pero no dejan de ser una simple cifra. La verdadera satisfacción del personal del Ala 35, de todo su personal, la produce el hecho de pertenecer a una unidad que para los soldados que van y vienen de Bosnia, los compañeros de Aviano, los heridos recuperados de Mostar, los paracaidistas, los viajeros de las estafetas, los ministros del Gobierno y cuantos utilizan en un momento u otro sus servicios, tiene la misma imagen: la de una unidad eficaz y de plena confianza que continuamente está dispuesta a actuar y actúa en misión real ■