

# Historia del 301 Escuadrón

FRANCISCO BRACO CARBO  
Comandante de Aviación

**H**ace 25 años, en 1973, de las compensaciones previstas en los Acuerdos de Amistad y Cooperación con los Estados Unidos de Norteamérica sólo faltaba la llegada de los *Hércules*. El 24 de septiembre de 1953 se firmaban, entre el gobierno español y el norteamericano, unos acuerdos por los cuales se comprometían al mantenimiento de la paz y seguridad internacional. Las cláusulas de estos acuerdos incluían, entre otras cosas, el establecimiento de unidades aéreas y navales norteamericanas en bases de utilización conjunta y, como contra prestación, la ayuda en suministros de material de guerra. Estos acuerdos tenían una vigencia de diez años, prorrogables otros diez en períodos de cinco. Los acuerdos fueron renovados en 1963 y en 1968, hasta que, el 6 de agosto de 1970 se firmó un nuevo acuerdo con unas condiciones que mejoraban notablemente al anterior. Como consecuencia de este último acuerdo, el Ejército del Aire adquirió 36 F-4C *Phantom*, 3 *Boeing KC-97L* y 3 P-3A *Orion*. También estaba prevista la cesión de 6 u 8 C-130 modelo B o C procedentes de la USAF, pero finalmente se decidió la compra directa a Lockheed de un lote inicial de 4 C-130H.

La llegada del *Hércules* supuso para el Ejército del Aire el paso más importante, por lo que a medios de transporte se refiere, al pasar de los aviones de pistón a los de turbina. Para albergar estos nuevos aviones, el 26 de abril de 1973 se creó el 301 Escuadrón. La unidad se ubicó en la Base Aérea de Zaragoza, donde permanece hasta la fecha. Lo que era un almacén se convirtió en el edificio de fuerzas aéreas, aunque las obras no finalizaron hasta después de la llegada del primer avión; los socios fundadores fueron reclutados del Ala 35 y Ala 37. Mucho ha llovido desde entonces pero, a pesar de ello, el Grupo 31, heredero del 301 Escuadrón, sigue siendo la unidad de transporte más moderna del Ejército del Aire. La más joven desde el punto de vista de la fecha de creación, aunque la más vieja desde el punto de vista del avión que opera. Estos 25 años de historia no cubren ni siquiera la mitad de la historia del Ejército del Aire, creado por Ley el 7 de octubre de 1939.

El lugar de honor en el orden de precedencia de las unidades de transporte le corresponde al Ala 35. Esta unidad es la heredera del Grupo de Transporte del Estado Mayor del Aire, unidad que pertenecía a la 1ª Escuadra de la I Brigada y que ya operaba

desde la Base Aérea de Getafe con los T.2B *Junkers* cuando nació el Ejército del Aire. El Ala 35 adquirió su nombre actual el 1 de julio de 1955 y en ella se da hoy la curiosa coincidencia de ser la más antigua y el operar el avión de transporte más moderno, el T.19.

Muy de cerca en el escalafón sigue el 461 Escuadrón del Ala Mixta 46. Basada en Gando, es la heredera de la 11 Escuadrilla del 112 Grupo del Regimiento Mixto del Aire número 4, creado en noviembre de 1941 y que también operaba con los T.2B *Junkers*. Tras diversas denominaciones, el 30 de noviembre de 1967 adquirió la denominación que tiene en la actualidad. El Ala mixta 46 fue la primera





en recibir el T.12B *Aviocar* en su versión de transporte, lo que ocurría el 24 de febrero de 1975.

La siguiente en orden de antigüedad es el Ala 37, creada el 14 de septiembre de 1962 en la Base Aérea de Albacete; a diferencia de las anteriores no es heredera de ninguna otra. Empezó operando con los T.3 *Dakota* y a partir del 30 de diciembre de 1967 cambió al T.9 *Caribou*. Desde el 19 de agosto de 1974 está basada en Valladolid y en la actualidad opera con el T.12 *Aviocar*.

Por último, en este breve repaso en la historia de las unidades de transporte, queda por mencionar al Grupo 45. Aunque esta unidad por sus características especiales, tanto de los aviones que opera como de las misiones que realiza, difiere substancialmente del resto, son muchas las misiones que realiza en las que coincide con el resto de unidades de transporte del Ejército del Aire. Los antecedentes se encuentran en la Unidad de Calibración y Comprobación de Ayudas a la Navegación y Aterrizaje, la cual empezó operando en el año 1956 con el *Douglas C-47*, y dependía de la Subsecretaría de Aviación Civil, hasta que el 31 de julio 1978 pasó a depender del Ejército del Aire con el nombre de 401 Escuadrón y desde primeros de





La tripulación española se hace cargo, en Marietta (Georgia), de uno de los C-130 Hércules comprados por el Ejército del Aire.

1988 ostenta el nombre actual de 45 Grupo de Fuerzas Aéreas.

Volviendo al 301 Escuadrón, había pasado más de medio año desde su creación cuando una fría mañana del invierno aragonés llegó el primer avión, el T.10-01 con número de serie 4520; esto ocurrió el 18 de diciembre de 1973. Aunque oficialmente el invierno empieza el 22 de diciembre, aquella mañana era de invierno, en Zaragoza sólo existen dos estaciones, invierno y verano. El comandante de aeronave que se trajo aquel primer avión fue el Capitán Ferrús.

La denominación española del C-130 *Hércules* es la de T.10, la "T" por ser transporte y el "10" por ser el décimo avión de transporte en el inventario del Ejército del Aire.

Unos meses más tarde, el 3 de enero de 1974 se recepcionaba el T.10-02 y el 12 de marzo de ese mismo año el T.10-03; sus números de serie son el 4526 y el 4531 respectivamente; los comandantes de avión que los trajeron fueron el teniente coronel Matres y el comandante Richard. Unos días más tarde, el 18 de abril, se recepcionaba el último del primer lote, el T.10-04, cuyo número de serie es el 4534, avión que lo trajo como comandante de aeronave el comandante Recuenco.

Estos son los "viejos" y aunque son C-130H son H1 y tienen diferencias importantes con el resto de la flo-

ta. El extremo de las alas, la parte que va desde el motor exterior hasta la punta del plano y que alberga los depósitos externos, es distinta y requiere unas inspecciones que no necesitan el resto de aviones. También tienen una unidad de potencia auxiliar distinta y que pone de manifiesto sus limitaciones cuando se opera en campos elevados y a altas temperaturas ambiente. Al mismo tiempo sus instrumentos de aviónica son obsoletos y distintos al resto. Estos tres puntos van a ser cambiados y unificados con el resto de la flota gracias al programa de modernización que se está llevando a cabo; de hecho el T.10-03 ha sido el primero del programa.

La andadura, propiamente dicha, de la unidad empezó el 4 de abril de 1974 con la realización del primer vuelo operativo, realizado por el T.10-01. Este consistió en un transporte de personal y material al Aaiún, el comandante de avión en aquella ocasión fue el Comandante Idígoras. Se empezó a trabajar incluso antes de haber sido presentada oficialmente la nueva unidad, este acto tuvo lugar en la B.A. de Getafe el 14 de mayo de 1974, siendo presidido por el entonces ministro del Aire teniente general Mariano Cuadra Medina.

En el año 1974, la unidad ya estaba operativa y prueba de ello son los datos que se pueden extraer de la memoria de aquel año. Se participó en los ejercicios Los Llanos, Galia IV/74, Recopara-Escorpio y



Recepción del primer avión C-130 Hércules.

Jarama. Se viajó al Reino Unido, Francia, Alemania Federal y Bélgica. Ese año, con 112 personas en la lista de revista, se totalizaron más de 1.400 horas de vuelo. Pero no fue tarea fácil, los mayores problemas surgieron en el área de mantenimiento; había que compaginar la instrucción con el trabajo cotidiano, no existían bancos de prueba, la herramienta era insuficiente, los talleres se encontraban en fase de construcción y además la documentación estaba en inglés. Sin embargo, nada de esto impidió que un equipo de mantenimiento se desplazara a Barajas y reparase la avería de un C-130E iraní. Esto supuso el

recibir la primera felicitación extranjera, fue remitida por el embajador del Irán. Otra de las mayores dificultades con las que se encontraron los pioneros de la unidad fue la carencia de medios auxiliares de carga y descarga en las distintas bases aéreas, en alguna ocasión se llegó a tardar hasta nueve horas en cargar el avión.

No fue hasta el 15 de enero de 1976 cuando se adquirió el primer cisterna, el TK.10-05, cuyo número de serie es el 4642; el comandante de avión que lo trajo fue el teniente coronel Matres. En esta nomenclatura se mantiene la "K" del KC-130 por ser un *tanker* es decir cisterna de reabastecimiento en vuelo.

Ese mismo mes, los días 28 y 31, se recibieron los otros dos cisternas del lote, el TK.10-06 y el TK.10-07 con números de serie 4648 y 4652. En esta ocasión los comandantes de aeronave del vuelo de venida fueron los comandantes Idigoras y Paternina. Estos aviones son los K1 y aparentemente son bastante similares a los H1, las diferencias más importantes son el piloto automático, la unidad de potencia auxiliar (APU) y la estructura de la parte exterior de las alas; todo esto se unificará con la modernización.

La diferencia principal entre un "TK" y un "T" es que el primero además de hacer todo lo que hace el segundo puede reabastecer en vuelo. Externamente se diferencian, tan sólo, en el *pod* de repos-

#### RELACIÓN DE JEFES DE LA UNIDAD

TCOL. MATRES	1973-1977	301 ESCUADRON
TCOL. VARA DE REY	1977-1978	301 ESCUADRON
COR. DE TERESA	1978-1980	ALA 31
COR. SALAZAR	1980-1982	ALA 31
COR. IDIGORAS	1982-1984	ALA 31
COR. OSTOS	1984-1986	ALA 31
COR. MIRA	1886-1988	ALA 31
COR. CASAUX	1988-1989	ALA 31
TCOL. GRAGERA	1989-1990	GRUPO 31
TCOL. POBLADOR	1999-1992	GRUPO 31
TCOL. DEL POZO	1992-1993	GRUPO 31
TCOL. RODRIGO	1993-1995	GRUPO 31
TCOL. SIMAL	1995-1996	GRUPO 31
COR. GRAGERA	1996-.....	GRUPO 31

tado que va debajo de cada plano, cerca de su extremo, y que aloja una manguera de 30 metros acabadada en una cesta de un metro de diámetro que es donde tiene que meter la lanza el caza para recibir el combustible. Precisamente por ir colgados bajo los planos el peso máximo de combustible en los mismos se ve reducido en unos mil kilos y, puesto que el peso máximo al despegue no varía, también se ve reducida la máxima carga de pago en esta misma cantidad. Al mismo tiempo, puesto que la resistencia al avance es mayor, aumenta el consumo de combustible y disminuye el alcance. Pero todas estas desventajas son contrarrestadas por la capacidad de realizar reabastecimiento en vuelo.

Otra diferencia, que no pasa desapercibida a un observador meticuloso, son las ventanillas de las puertas de paracaidistas, las del "TK" son cuadra-

sores de carga haciendo bascular el motor en su cuna, hace posible superar este inconveniente.

Según se desprende de la memoria de año 1976, los problemas de mantenimiento se iban solucionando con la llegada de repuestos y la entrega de nuevas instalaciones. Este año se efectuaron los primeros lanzamientos de cargas pesadas durante la Operación Creta 2/76.

El 31 de septiembre de 1978 ya se disponía de la mitad más uno, cuatro T.10 y tres TK.10, de la docena de aviones que se tenía previsto adquirir y según la O.M. N.º 2785/78 el 301 Escuadrón pasó a denominarse Ala 31. Un año más tarde, en diciembre de 1979, la unidad recibió su estandarte, el cual fue donado por la ciudad de Zaragoza.

El 18 de diciembre de 1979 se adquirieron otros dos, el T.10-08 y el T.10-09 con números de serie



*Fotografía conmemorativa de las 75.000 horas de vuelo del Hércules.*

das y de mayor tamaño; esto es para proporcionar un mayor campo de visión al observador del cisterna cuya misión es vigilar la maniobra a través de esta ventanilla.

En la cabina de vuelo la única diferencia existente es el panel auxiliar de combustible. Este panel es manejado por el mecánico de vuelo durante las operaciones de repostado. En la cabina de carga, cuando no va instalado el depósito de fuselaje, la diferencia existente es una pequeña tubería del sistema hidráulico que, debido al acoplamiento del depósito de fuselaje con el colector de combustible, va en una posición más baja, lo que reduce la altura máxima de la cabina de carga en la parte central. Esta reducción de altura a la única carga que ha afectado, de todas las transportadas, ha sido cuando se ha cargado el motor del B-747 *Jumbo* de IBERIA. Pero a pesar de que esta limitación de altura impide que el motor entre, la pericia de los supervi-

4835 y 4836. Esta vez fueron el comandante Illescas y el capitán Climent quienes los trajeron como comandantes de avión. Unos días más tarde, el 15 de enero de 1980 se recibió el último "T", el T.10-10 cuyo número de serie es el 4841; esta vez le tocó al comandante Laguna traerlo como comandante de avión. Éstos son los H2 y a pesar de ser más nuevos tienen tantas horas de vuelo como los anteriores. La diferencia principal radica en unos instrumentos de aviónica más modernos, diferencia que también será equiparada por la modernización.

El hecho más doloroso de la historia de la unidad ocurrió el 28 de mayo de 1980. Durante el desarrollo del Ejercicio REVOLLET 04/80, se accidentó el T.10-01 en la isla de Gran Canaria, en el paraje conocido por la Hoya del Gamonal, quedando destruido y pereciendo toda su tripulación, la cual estaba compuesta por el capitán Sánchez Bravo, tenientes García Triviño y Mora, brigada Treceño y sargento

1º Martín Aguado. Esta lista de caídos en acto de servicio aumentó el 28 de febrero de 1984 cuando el capitán Guardiola, que formaba parte de la tripulación de un C130E de la USAF, falleció en el accidente ocurrido durante el ejercicio TACEX-84.

El 21 de noviembre de 1980 se recibió el TK.10-11 y el 16 de diciembre el último cisterna, el TK.10-12, sus números de serie son el 4871 y el 4874. En esta ocasión los comandantes de avión fueron el comandante Montes y el teniente coronel Conejero. Éstos son los K2 y son idénticos a los H2, salvo las diferencias propias de los cisternas.

Cuando llegaron los TK.10, el único caza capaz de recibir combustible en vuelo era el C.12 F-4C Phantom, pero los sistemas eran incompatibles. No fue hasta el 30 de agosto de 1983 cuando se realizó la primera misión de reabastecimiento con los C.14 Mirage F-1 del 462 Escuadrón. Este mismo año se inició un intercambio de un piloto de la unidad con un piloto de la USAF, estos pilotos son relevados cada dos años. Este año también empezaron las prácticas de simulador de vuelo en la Base de la Real Fuerza Aérea marroquí de Kenitra.

El "largo", que es como se conoce al TL.10-01 y cuyo número de serie es el 5003, fue recibido el 7 de marzo de 1988. El comandante de avión que lo trajo fue el teniente coronel Gragera. Éste es el único de este tipo que posee la unidad. En esencia es igual que los H2, salvo algunas pequeñas diferencias en los equipos de aviónica como son un director de vuelo con más modos de operación, un alertador de proximidad del suelo y el disponer de dos equipos de identificación radar IFF. Estas diferencias son debidas a que el avión fue construido para otro usuario, pero finalmente fue adquirido por el Ejército del Aire.

La principal diferencia con el resto es que al fuselaje estándar se le han añadido dos tramos, uno por delante y otro por detrás del encastre de las alas, aumentando en 4,5 metros la longitud del avión. Ello le permite cargar siete plataformas (pallets) de 2,24 x 2,75 m. en vez de los cinco que pue-

den cargar el resto. Puesto que el peso máximo al despegue no varía, el peso de la carga de pago se ve reducido en unos 2.000 k. con respecto a un "T". Pero esto que, a priori, es una desventaja se ve contrarrestado con el mayor volumen que ofrece la cabina de carga. Según la experiencia acumulada en la unidad, se alcanza antes el límite de volumen que el de peso, por lo cual el "largo" es programado, siempre que es posible, para realizar determinadas misiones como por ejemplo las estafetas de transporte de personal.

Por otro lado, al tener la misma unidad de aire acondicionado de la cabina de carga que los "cortos" pero tener mayor volumen, la temperatura es ligeramente más baja; pero, para seguir con una de cal y una de arena, al ser el fuselaje más alargado es más aerodinámico y en consecuencia la resistencia al avance es menor, lo que se traduce en un menor consumo y al mismo peso total una mayor autonomía.

La siguiente fecha con la que nos encontramos, desde el punto de vista administrativo, es el 27 de julio de 1989. En esta fecha, debido a una reorganización sufrida en la B.A. de Zaragoza, el Ala 15, que opera los EF-18, y el Ala 31 pasaron a denominarse Grupo 15 y Grupo 31, nombre que ostentan hasta la actualidad.

Si tomamos como patrón de medida la edad del ser humano, podemos decir que el Ejército del Aire, a sus 59 años, se encuentra en su madurez. Empleando esta misma referencia, también podemos decir que el Grupo 31 se encuentra en plena juventud, aunque no por ello carece de experiencia puesto que su corto período de existencia ha sido vivido intensamente. Más de 100.000 horas de vuelo, 18 millones de litros de combustible reabastecido, 170.000 paracaidistas lanzados y 600.000 pasajeros transportados resumen la actividad llevada a cabo. Y, para certificar el trabajo realizado, ahí está el museo de la unidad en el que se guardan las pruebas de haber estado en países pertenecientes a cuatro continentes. ■



Foto: Pizarro