



Yube photo 2020

Ceremonia de despedida de los *Hércules* el 21 de diciembre en la base aérea de Zaragoza. Durante casi cinco décadas, los aviones del Ala 31 han volado por todo el mundo transportando cargas y personal y han servido como plataforma para el lanzamiento de paracaidistas.



Pepe Díaz



Ejército del Aire



Pepe Díaz

El Ejército del Aire despide a sus míticos  
aviones de transporte después  
de 47 años de servicio

# Adiós a los HÉRCULES

**P**ARECÍA que este día no iba a llegar nunca, pero lo hizo. La base aérea de Zaragoza fue testigo, el pasado 21 de diciembre, de la despedida que el Ejército del Aire brindaba a su avión de transporte por excelencia tras 47 años de servicio. Un entrañable homenaje a todo un coloso, el robusto *C-150 Hércules*, también conocido como *Dumbo*, por su indicativo radio. «Decimos adiós a una leyenda. Lo echaremos de menos porque el *Hércules* es un poco de todos los aviadores de todas las unidades del Ejército del Aire», afirmaba en el acto militar el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire (JEMA), Javier Salto. Tras señalar que estos aviones han culminado 210.000 horas de vuelo desde el primer aterrizaje, en diciembre de 1973, subrayó que «han protagonizado una etapa inolvidable del Ejército del Aire, son testigos de su historia y marcarán un antes y un después en las Fuerzas Armadas españolas».

El Rey Felipe VI quiso sumarse al acto trasladando, por medio de una llamada telefónica al general Salto, un mensaje de felicitación a todos los avia-

dores y, en especial, a los miembros del Ala 31. La ceremonia de despedida contó con la presencia del jefe de Estado Mayor de la Defensa, general del aire Miguel Villarroya, piloto de esta unidad en el pasado. Emocionado, el JEMAD manifestó que fue a los mandos del *Hércules* donde comenzó su vida como aviador, y recordó algunos de los momentos históricos protagonizados por el avión, como las primeras misiones internacionales o cuando uno de ellos trasladó a España el féretro con los restos mortales del Rey Alfonso XIII en 1980. «Simbolizan —añadió el JEMAD— la evolución del Ejército del Aire en todo el mundo».

*«Lo echaremos de menos, porque el Hércules es un poco de todos los aviadores», afirmó el general Salto*

En las últimas cinco décadas el Ala 31 ha llevado a bordo de sus *Hércules* a más de un millón de pasajeros, casi 142 millones de kilos de carga y ha reabastecido en vuelo más de 37 millones de litros de combustible a aviones de caza como los *F-18* del Ala 15, otra unidad ubicada en la base aérea de Zaragoza. «Gracias a los *Dumbo*», proclamó en el acto el coronel Juan Domínguez, jefe del Ala 31, destacando que el relevo de los viejos *Hércules* por los *A400M* abre «una nueva etapa que genera una gran confianza en la unidad».

## PRIMER HÉRCULES EN ESPAÑA

Queda ya lejana aquella fría mañana del 18 de diciembre de 1973, cuando llegó a Zaragoza el primer *Hércules* para incorporarse al recién creado 301 Escuadrón. En enero de 1976 llegaron los tres primeros aviones cisterna, con lo que la unidad ampliaba sus posibilidades al adquirir la capacidad de reabastecimiento en vuelo.

Después de diversas adaptaciones orgánicas, en septiembre de 1978 se creó el Ala 31 y se completó la flota de doce aviones en entregas sucesivas a principio de 1980.



Ejército del Aire



Los *Dumbos* han prestado un eficaz servicio a la sociedad, gracias, sobre todo, a los hombres y mujeres del Ala 31,

A lo largo de su dilatada historia ha participado en todo tipo de misiones: ayuda humanitaria, apoyo en catástrofes naturales, repatriaciones y misiones de sostenimiento de operaciones en curso como *Atalanta* en el Océano Índico, *Libre Hidalgo* en Líbano o *Apoyo a Irak*. Desde las operaciones en el Sáhara Occidental y los acontecimientos

provocados por la *Marcha Verde* en 1975, hasta la distribución de material higiénico-sanitario para combatir la pandemia en este aciago 2020, los *Dumbos* han prestado un eficaz servicio a la sociedad, gracias, sobre todo, a los hombres y mujeres del Ala 31, que han mantenido en perfecto estado y operado con total seguridad los *Hércules*

durante toda su vida operativa. Prueba de su buen estado es la venta de cuatro de ellos a las fuerzas aéreas de Perú y Uruguay, donde seguirán volando algunos años más (ver recuadro).

#### ACCIDENTE EN GRAN CANARIA

Once personas murieron en el único accidente con víctimas mortales que ha sufrido la unidad, cinco de ellos tripulantes del Ala 31. El 28 de mayo de 1980 se estrelló en la isla de Gran Canaria uno de los *Hércules* cuando se disponía a aterrizar en la base aérea de Gando, a causa de las malísimas condiciones meteorológicas. El general Javier Salto recordó la tragedia durante su discurso en el acto del pasado 21 de diciembre. «Nunca podré olvidarlo», afirmó el JEMA quien, en aquella época, iniciaba su carrera de aviador en la base aérea canaria y participó en las labores de búsqueda de los restos de sus compañeros.

Ocho años después, en noviembre de 1988, otro incidente vino a certificar la dureza del avión y la pericia de sus tripulantes cuando un *Hércules* que acababa de despegar de la base aérea de Zaragoza fue alcanzado por detrás por un *F-18* del Ala 15 que se disponía a aterrizar. El ala del cazabombardero actuó como una cuchilla y seccionó una buena porción de la cola de *Hércules*. Los dos aviones consiguieron aterrizar sin más daños.

En estos años han volado por todo el mundo en multitud de cometidos. Desde misiones de ayuda humanitaria, como la transportada hasta México con motivo del terremoto de 1985, hasta las misiones de reabastecimiento en vuelo durante las operaciones de bombardeo

## España vende los diez aviones en servicio

EL Ministerio de Defensa está procediendo a la venta de los diez *Hércules* que aún se encuentran en servicio. Dos de ellos han sido entregados a Uruguay, otros dos lo serán a Perú y los seis restantes a la empresa estadounidense Blue Aerospace, que mantiene contactos con países a los que facilita estas aeronaves.

El acuerdo técnico de enajenación a la Fuerza Aérea Uruguaya de dos *KC-130H*, con capacidad para reabastecer de combustible en vuelo a otras aeronaves, y de un paquete de repuestos, por importe total de 22 millones de euros, fue formalizado en Madrid el pasado 17 de diciembre. Los firmantes fueron, por parte de España, el subdirector general de Adquisiciones de la Dirección General de Armamento y Material (DGAM), coronel de Intendencia de la Armada Alfonso Francisco Toran; y por la de Uruguay, el agregado de Defensa en nuestro país, coronel aviador Washington Enrique Alejandro, por delegación del presidente de la República. Tripuladas por personal español con asistencia técnica uruguaya, las dos aeronaves partieron de Zaragoza el mismo día 17 y llegaron el 19 a Montevideo.

Asimismo, el Consejo de Ministros autorizó el 1 de diciembre la enajenación a la Fuerza Aérea Peruana de otros dos *KC-130H* y un paquete de repuestos, por 25 millones de euros.

En los pasados meses de octubre y noviembre, pilotos y personal de mantenimiento de ambas fuerzas aéreas viajaron a Zaragoza para recibir en el Ala 31 el adiestramiento en el manejo de los aviones y en el uso de la aviónica.

«Las enajenaciones han requerido un gran esfuerzo de coordinación con el Ejército del Aire, la Asesoría Jurídica, la Intervención General y la Subdirección General de Relaciones Internacionales de la DGAM», señala el teniente coronel Efigenio Caminero, jefe de Contratación Internacional de la DGAM.

Otros seis aparatos —cuatro *C-130H*, un *KC-130H* de reabastecimiento en vuelo y un *C-130H-30*, que es la versión alargada del modelo— y el correspondiente material de repuesto se han vendido a Blue Aerospace. En la negociación se ha valorado cada uno de ellos en 5,5 millones de euros. El Ejército del Aire había declarado en 2018 su flota de diez *Hércules* como material enajenable, ante la progresiva entrada en servicio de los *A400M* en el Ala 31. Desde entonces se realizó un trasvase progresivo de medios y de personal de uno a otro tipo de avión y los *Hércules* dejaron definitivamente de operar.



Ejército del Aire



Ejército del Aire

fuerzas armadas

que han mantenido en perfecto estado y operado con total seguridad los *Hércules* durante toda su vida operativa.

de la OTAN sobre la antigua Yugoslavia, o los más de trece años de misiones en Afganistán. El vuelo más triste de los *Hércules* fue la repatriación de los restos mortales de los 62 militares españoles fallecidos en el accidente del *Yak-42* en Turquía, el 26 de mayo de 2003, algunos de ellos compañeros del Ala 31.

Otro vuelo muy recordado fue el que les llevó hasta el estado norteamericano de Florida en 2012. Tras volar sobre el Atlántico, los tripulantes del Ala 31 hacían posible que las 17 toneladas del tesoro de la fragata *Infanta Mercedes* completaran su regreso a España a bordo de dos de sus aviones.

En septiembre de 2014 un *Hércules* español volvió a ser noticia al tener que volar hasta Sierra Leona, en la costa occidental de África, para evacuar al misionero español Manuel García Viejo, infectado por ébola. A bordo, un equipo de la Unidad Médica de Aeroevacuación del Ejército del Aire para cuidar del enfermo, mientras la tripulación del Ala 31 hacía su trabajo y lo trasladaba hasta Torrejón con total seguridad. Otro ejemplo más de la versatilidad del avión y la profesionalidad de los aviadores que lo han manejado.

El pasado 31 de marzo uno de estos aviones despegaba de Dakar (Senegal), poniendo fin a la participación del Ala 31 en el destacamento *Marfil*, que comenzó en el año 2013 y en el que se han

realizado 6.000 horas de vuelo. Culminaba así un periodo ininterrumpido de 25 años en los que el Ala 31 ha tenido, al menos, un avión desplegado en distintos teatros de operaciones.

### COMIENZA LA ERA DEL A400M

El *Hércules* se retira pero la capacidad que aportaba al Ejército del Aire continúa intacta e incluso se incrementa con el *A400M*. Ensamblado en la factoría de la multinacional europea Airbus en Sevilla para todo el mundo y ya en servicio en las fuerzas aéreas de Francia, Reino Unido o Alemania, entre otras, el primer *A400M* del Ejército del Aire se incorporó al Ala 31 el 1 de diciembre de 2016. Mayor capacidad de carga, más velocidad, pértiga para reabastecimiento en vuelo... En definitiva, una aeronave de transporte del siglo XXI a

la altura de lo que supuso en su época el mítico avión al que sustituye y que seguirá haciendo honor al lema de la unidad: «Lo que sea, donde sea y cuando sea». El mismo día de la despedida oficial del *Hércules*, aterrizaba en la base aérea de Zaragoza el noveno *A400M* que se incorpora a la unidad. Pronto, catorce de estos nuevos gigantes volarán con el Ala 31.

Al finalizar el acto de despedida en la base aérea de Zaragoza, el teniente coronel García Paniagua, piloto del Ala 31, habló a los medios de comunicación sobre las características del nuevo avión, que «carga casi el doble que su predecesor, vuela mucho más rápido y llega más lejos, casi un 50 por 100 más. El sistema informatizado y automatizado del *A400M* ha implicado un cambio total. Es una nueva tecnología que facilita mucho las misiones más complicadas y supone un nuevo concepto». Y terminó bromeando al decir que «uno se acostumbra fácilmente a lo bueno. Hemos pasado de tener aviones a ordenadores con alas».

Pronto se podrá ver un *Dumbo* expuesto en el Museo del Aire, en Cuatro Vientos (Madrid), para que las nuevas generaciones puedan seguir disfrutando de esta parte de la historia del Ejército del Aire, como lo han hecho muchas promociones de aviadores a lo largo de los últimos casi 50 años.

Pronto se podrá ver un *Dumbo* expuesto en el Museo del Aire, en Cuatro Vientos (Madrid), para que las nuevas generaciones puedan seguir disfrutando de esta parte de la historia del Ejército del Aire, como lo han hecho muchas promociones de aviadores a lo largo de los últimos casi 50 años.

Ángel Vegas



Xtobe photo 2020

Los generales del aire Miguel Villarroya (JEMAD) y Javier Salto (JEMA) junto al jefe del Ala 31 a su llegada a la base de Zaragoza.