HASTA SIEMPRE, DUMBO

Por M. LUCENA LÓPEZ

Cuando el 23 de agosto de 1954 alzó el vuelo el segundo de los prototipos de este legendario avión, el Lockheed YC-130A con el número USAF 53-3397 construido en Burbank (Los Ángeles, EEUU), pocos podían imaginar la longevidad de una maravilla mecánica que ha hecho historia y continua haciéndola en todo el mundo, 66 años después.

El pasado 21 de diciembre de 2020 el Ejército del Aire efectuó un acto de despedida del Hércules en la Base de Zaragoza, hogar del Ala 31. Finalizaba días después, el 31 de diciembre, con su baja oficial en España un servicio que comenzó 47 años antes, con la llegada el 18 de diciembre de 1973 del primero de los cuatro C-130H Hércules (T.10 en la designación del Ejército del Aire) adquiridos para integrarse en el 301 Escuadrón creado ese mismo día. En septiembre de 1978 se disolverá ese escuadrón para crear el Ala 31 que sigue activa actualmente. Con ellos el Ejército del Aire conseguía una destacada capacidad estratégica de transporte militar que se ampliaría en la vertiente de la proyección militar con la posterior compra (enero de 1976) de tres KC-130H (TK.10) para el reabastecimiento en vuelo. Entre finales de 1979 y enero de 1980 se sumaron tres T.10 más y en noviembre y diciembre de ese mismo año se reciben dos TK.10.

La flota llegaba asi a ser de doce aviones aunque, por desgracia, el T.10-01 se perderá en un fatídico accidente el 28 de mayo de 1980 en Canarias, con la trágica muerte de los cinco miembros de su tripulación y cinco pasajeros. Quiero en estas líneas recordar los nombres y homenajear la entrega de estos diez militares que fallecieron en acto de servicio y que como tantos otros compañeros de las Fuerzas Armadas dieron su vida cumpliendo con su vocación de servicio a España. Estos diez militares fueron: los tripulantes capitán Sánchez Bravo, teniente Treviño, teniente Mora, brigada Treseño y sargento primero Aguado, y los pasajeros teniente Iglesias Montero, brigada Maestre (ambos del Ejército de Tierra), el capellán de la base aérea de Gando Lorenzo Latorre, capitán Fernando Pellicer y el brigada De Pablos Chueca. Por desgracia esta no ha sido la única ocasión en la que el Hércules ha estado presente en un momento especialmente doloroso ya que en el aciago 2003 fue un Hércules el que repatrió a España los restos mortales de los 62 militares



T.10 del Destacamento Mamba, de apoyo a la República Centroafricana. Foto: Ejército del Aire

fallecidos el 26 de mayo en el accidente del Yak-42 en Trebisonda, Turquía y poco después a los 7 agentes del CNI asesinados el 29 de noviembre en una emboscada en Latifiya, Irak.

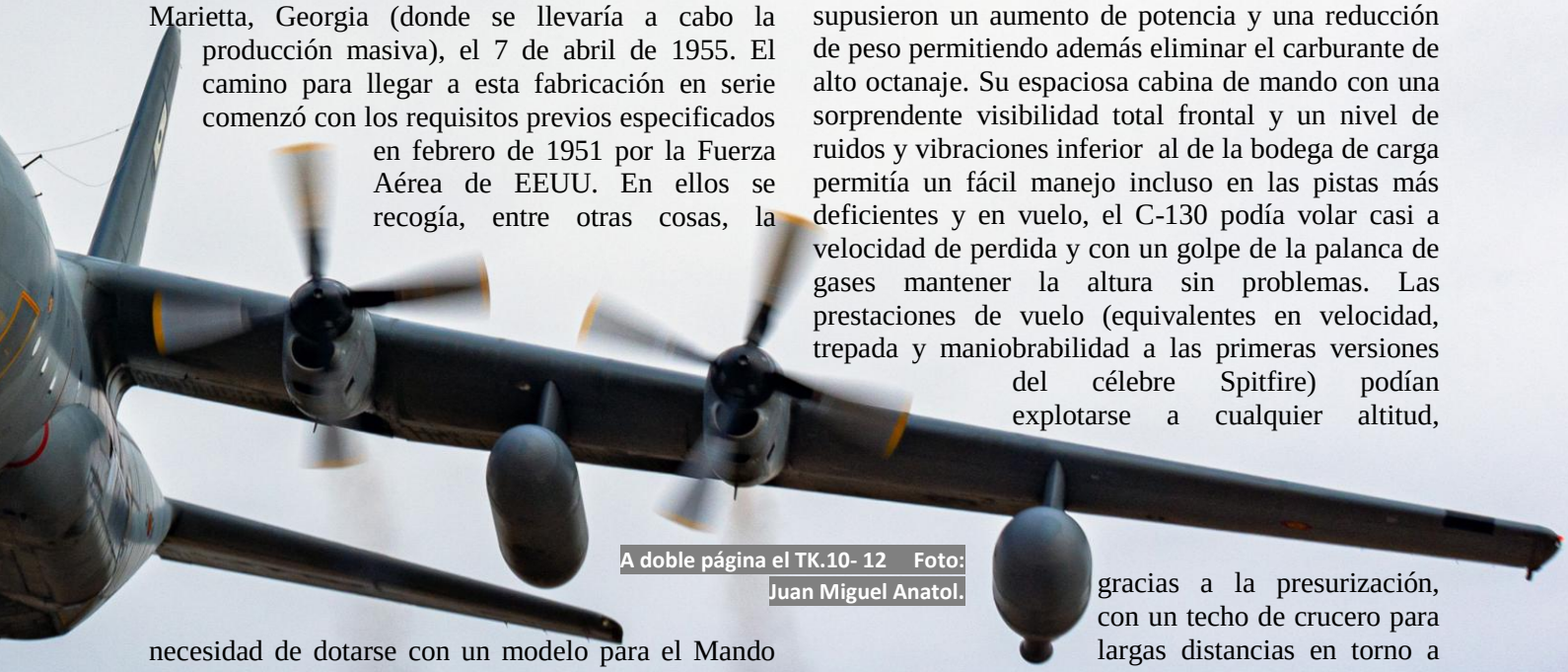
El último Hércules en sumarse al Ejército del Aire será un C-130H-30 (TL.10-01), en marzo de 1988, una versión con un fuselaje 4,57 m más largo que la presente hasta entonces en la flota del Ala 31. Esta flota se ha distribuido en dos escuadrones: en el 311 Escuadrón de transporte y en el 312 Escuadrón cuya función principal es la de reabastecimiento, pero que también realiza otras misiones dada la versatilidad del Dumbo.



El EADA se despidió del C-130 Hércules el 30 de diciembre, saltando en paracaídas por última vez desde el TK.10-12 del Ala 31 en el aeródromo militar de Ablitas.

Foto: Ejercito del Aire.

Pero volvamos al comienzo de la historia del Hércules, hace 70 años, para valorar en su justa medida la grandeza de este avión. Tras el vuelo inaugural que mencionamos al comienzo de este artículo, el primer C-130A salió de la planta de Marietta, Georgia (donde se llevaría a cabo la producción masiva), el 7 de abril de 1955. El camino para llegar a esta fabricación en serie comenzó con los requisitos previos especificados en febrero de 1951 por la Fuerza Aérea de EEUU. En ellos se recogía, entre otras cosas, la necesidad de dotarse con un modelo para el Mando Aérea Táctico que pudiera utilizar pistas sin pavimentar, transportar 11340 kg de carga durante más de 1.778 km, o por otro lado, 92 plazas de tropa o 64 paracaidistas en un radio de combate de 2.037 km.



A doble página el TK.10- 12 Foto: Juan Miguel Anatol.

Para ello se diseñó un avión con un fuselaje trasero levantado y liso con dos puertas basculantes hidráulicas que se podían abrir en vuelo para posibilitar el lanzamiento de cargas y paracaidistas. Estos paracaidistas también podrían saltar desde dos puertas laterales para un despliegue rápido. La inferior de esas puertas permitía además la carga en tierra de vehículos pesados y palés facilitando el acceso. La plataforma de carga interior media 3,12 por 2,77 metros, con una bodega de carga de 12,62 metros de longitud. Gran parte de su estructura estaba construida en una nueva aleación de aluminio de alta resistencia e incluso llevaban piezas de titanio y estructuras metálicas soldadas en frio. También fue especialmente destacable la entrada en servicio de una planta motriz como los cuatro turbohélices Allison T-56 y unos depósitos integrales alares de combustible de 19.876 litros. Esos turbohélices supusieron un aumento de potencia y una reducción de peso permitiendo además eliminar el carburante de alto octanaje. Su espaciosa cabina de mando con una sorprendente visibilidad total frontal y un nivel de ruidos y vibraciones inferior al de la bodega de carga permitía un fácil manejo incluso en las pistas más deficientes y en vuelo, el C-130 podía volar casi a velocidad de perdida y con un golpe de la palanca de gases mantener la altura sin problemas. Las prestaciones de vuelo (equivalentes en velocidad, trepada y maniobrabilidad a las primeras versiones del célebre Spitfire) podían explotarse a cualquier altitud, gracias a la presurización, con un techo de crucero para largas distancias en torno a los 9.100 m.

Era tan clara la evidencia de estar ante un aparato extraordinario, gracias al buen trabajo (en poco más de dos meses) de su diseñador en jefe Willis Hawkins y su equipo, que el paso del tiempo ha refrendado dicha valoración ya que se han fabricado, entre variantes y conversiones, más de 80 tipos de un modelo increíblemente flexible y polivalente.

Este avión ha marcado época y ha hecho historia en los 70 países donde ha estado o permanece aún en servicio y en España no ha sido diferente. Basta con oír a las tripulaciones que han tenido la fortuna de volarlos a lo largo de los años el cariño con el que hablan de los “Dumbos”. El nombre de Dumbo, está



unido al C-130 en España desde el principio. Parece ser que causo una impresión llamativa su gran tamaño al llegar a Zaragoza en 1973 y a muchos les pareció un “elefante con alas”, por lo que se tomó el nombre del famoso elefante como indicativo radio y su imagen corriendo quedaría ligada al emblema del 301 Escuadrón magistralmente creado por el capitán Rafael Clemente Esquerdo. Esa imagen la heredaría el emblema del 311 Escuadrón tras la creación del Ala 31 y para el 312 Escuadrón el mismo capitán recrearía al mismo elefante pero como “gasolinero” que mirando de frente y tocado con un cachirulo baturro rojinegro tiene una manguera en su trompa.

Este avión, en perfecta sintonía con las personas que han formado parte de su historia ha cumplido a la perfección con el lema del Ala 31: "lo que sea, donde sea y cuando sea". Un lema que ejemplifica la profesionalidad de unos militares que han sido embajadores de España por todo el mundo en infinidad de servicios y misiones internacionales. Sin duda lo seguirán siendo con el A-400M, la última adquisición del Ala 31, pero es una pena que la historia del “Dumbo” termine en España antes de tiempo.

La hoja de servicios de los Hércules del Ala 31 es impresionante. Durante sus años en el Ejército del Aire han volado 178.000 horas, transportando 141.865 toneladas de carga y cerca de 1.000.000 de pasajeros, suministrando 37 millones de litros de combustible en las misiones de reabastecimiento en vuelo.

A lo largo de los años se sometieron a un Programa de Modernización realizado a toda la flota entre los años 1995 y 2001 por Construcciones Aeronáuticas S.A (CASA), para adaptarse a las nuevas tecnologías



y extender su ciclo de vida útil. El prototipo de la modernización se subcontrató con Lockheed Martin Aircraft Services, Allied Signal y Armour of America. Como avión prototipo se eligió el T.10-03 que fue entregado a Lockheed-Martin en su factoría de Ontario, California (LMSW), el 1 de diciembre de 1995 y entregado de nuevo a España en diciembre de 1997.



La factoría de CASA-Getafe modificó los once aviones restantes, programando que nunca hubiese más de dos aviones en proceso, y que de estos sólo uno fuese cisterna, para no mermar la capacidad operativa del Ala 31, sometida a una gran demanda continua.

Los diez aviones que hasta ahora se mantenían totalmente operativos (siendo la mitad de ellos de reabastecimiento), aun tenían bastante vida útil y podían haber prolongado su servicio en nuestras Fuerzas Armadas, pero desgraciadamente, como en tantas ocasiones, la razón esgrimida para este final adelantado ha sido la económica. Se argumenta que no podía mantenerse la flota de los Hércules junto a la de los nuevos A-400M pero con el pase de un T.10 al Museo de Cuatro Vientos, la venta de dos TK.10 a Perú, otros dos TK.10 a Uruguay y los cinco restantes a la empresa Blue Aerospace de EEUU, la triste realidad es que dejamos de tener una flota de transporte militar equilibrada en el Ejército del Aire.

A partir de ahora, para misiones que el C-130 cubría perfectamente, el despliegue de un avión como el A-400M (más caro de mantener y operar) evidenciará que se ha perdido la franja de carga que iba desde las 10 toneladas cubiertas por el C-295 hasta las 20 del C-130. Ahora el A-400M que llega hasta las 37 toneladas tendrá que hacerse cargo de todo lo que sobrepase las posibilidades del C-295.

Que pena que la despedida a este magnífico avión llegue antes de tiempo. ¡Buen viaje, DUMBO!



En 2019 el único C-130H-30 participó en su último DIFAS junto al A-400M. En la imagen superior, ese mismo día, un KC-130 simula un repostaje en vuelo con dos F-18. Fotos: M. Lucena