

AGUSTA-BELL AB-212

Los “Gatos” y la 3ª Escuadrilla se despiden antes de tiempo.

MANUEL LUCENA LÓPEZ

Licenciado en Hª Moderna y Contemporánea



Con los AB-204 el distintivo de llamada por radio era “BRAVO”. En 1980, con la llegada de los dos últimos AB-212 el distintivo pasó a ser “GATO”. Por extensión, es el nombre que ha quedado ligado a los de la Tercera. A doble página vemos al 01-308 (AB-212 Plus) formando un binomio perfecto con un tirador selecto de Infantería de Marina en las exhibiciones correspondientes a la DIFAS 2019 en Sevilla, el 31 de mayo de 2019. (Foto: M. Lucena)



El Agusta-Bell AB-212 Plus realiza una pasada, el 14 de febrero de 2024, junto a la fragata “Victoria” (F-82) en el Golfo de Adén. Este último vuelo simboliza la despedida de su participación en la misión Atalanta. (Imagen: Armada)

El Golfo de Adén, el 14 de febrero de 2024, fue testigo de un vuelo histórico, tras más de 15 años y 9 despliegues de los “Gatos” en esas aguas. Ese vuelo estaba protagonizado por un helicóptero que ha sido muy importante en nuestra Armada y su Flotilla de Aeronaves (FLOAN): el Agusta-Bell AB-212. Embarcado en la fragata Victoria (F-82), que formaba parte de la Operación Atalanta, era un helicóptero de la 3ª Escuadrilla, en su noveno despliegue en esa operación que depende de la EUNAVFOR (European Naval Force / Fuerza Naval Europea). A los mandos estaban el capitán Ricardo Ajenjo Pérez y el teniente de navío Francisco Tornell Velázquez.

Con la noticia de que éste era el último vuelo que efectuaba un AB-212 Plus de la Tercera Escuadrilla dentro de este despliegue, se recordaba también la intención de la Armada de proceder a dar de baja a este gran helicóptero en las filas de la FLOAN en el verano de este año en curso, el 2024. De hecho, ya se había mencionado anteriormente. En una entrevista al Diario de Cádiz, en agosto de 2023, el comandante de la FLOAN, el capitán de navío José Emilio Regodón Gómez, comentó, entre otras de las transformaciones que estaba teniendo la FLOAN, que: *“La siguiente que afronta renovación es la Tercera y sus Agusta Bell AB-212. Está previsto que esta escuadrilla sea desactivada en julio de 2024, y reemplazada por la Decimocuarta que incorporará Airbus*

ARMADA

NH-90 MSPT (helitransporte táctico) a partir de mayo de 2025.”

Reconozco mi absoluta perplejidad al conocer la noticia, ya que no entendía porque este modelo no podía continuar en la Armada algunos años más. Esperaba que el AB-212 siguiese formando parte de la FLOAN por lo menos hasta el año 2030. Eso es lo que aún podemos ver expresado en la propia página web de la Armada cuando estoy redactando este artículo a principios de agosto de este 2024. En las palabras de bienvenida del jefe de la unidad se dice, entre otras cosas: *“El día 18 de diciembre de 2015 la Flotilla de Aeronaves recibió el primer helicóptero AB-212 modernizado parcialmente, y a lo largo del año 2018 se suministrará el último de los siete helicópteros modernizados, lo que permitirá alargar su vida operativa más allá del año 2030”.*

Esa vida operativa continuará, pero no será en las filas de la Armada. Como veremos más adelante, lo hará en las **FAMET** (Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra). Ese será el nuevo hogar de los 7 AB-212 Plus operativos de la Armada. La Tercera es desactivada y gran parte de su personal se integrará en la nueva **Decimocuarta Escuadrilla**.

Han sido 50 años de una destacada actividad del AB-212 en la Tercera y 60 años de servicio de la Tercera a la Armada.

ORÍGENES DE LA TERCERA

La Tercera Escuadrilla nacía en 1964 por la Orden Ministerial 4294/64, con el capitán de corbeta **José María Maza Dabén** como su jefe. En mayo de 1965 recibe sus primeras unidades, dos **Agusta-Bell AB-204B**, que junto a otra pareja que se incorporará más tarde a la Tercera, conformarán los **“cuatro gatos”**, que quedaran siempre representados en el escudo de la unidad. Estos monoturbinas AB-204, tuvieron encomendadas tareas **ASW** (lucha antisubmarina) y los tuvo operativos desde su cubierta el venerable **portahelicópteros “Dédalo” (R-01)**. No es hasta febrero de 1974 cuando se le entregan a España, en **Cascina Costa** (sede de **Agusta**), los dos primeros **AB-212**, que heredarán inicialmente las funciones ASW de los AB-204. Destacaba el hecho de la mejora en seguridad para las tripulaciones de la Tercera, ya que el AB-212 era un aparato biturbina que aumentaba la capacidad operativa de la escuadrilla. Veremos más adelante que fueron muchas más las tareas que terminaría realizando nuestro protagonista en la Armada.



AB-212, armado con un torpedo Mk-46, luce el azul marino inicial y MARINA en su fuselaje. Se cambiaría después por ARMADA y el color gris claro (Foto: Armada)

Serán 14 los AB-212 que se recibirán en esta escuadrilla entre los años 1974 y 1980. Inicialmente estaba previsto que solo se adquiriesen 12 aparatos, pero ante la baja de dos aparatos accidentados en los años 1977 y 1978, se decidió la compra de 2 helicópteros más.

EL AGUSTA-BELL AB-212

Éste helicóptero nace con la idea de ser un “hermano mayor” del célebre **Bell UH-1D (Bell 205** en su designación civil), más conocido como **“Huey”**. Con lo de hermano mayor me refiero a la intención de la compañía **Bell Helicopters** de mejorar al modelo monoturbinas dotándole de una mayor potencia y prestaciones gracias a la incorporación de dos turbinas como planta motriz. El prototipo, que recibió el nombre de **Bell 208 “Twin Delta”** voló por primera vez el 29 de abril de 1965.

Su desarrollo cogió fuerzas ante el interés que demostró en el nuevo modelo **Canadá** que, en mayo de 1968, hizo pública su intención de adquirir 50 ejemplares para sus fuerzas armadas, solicitando participar en su desarrollo. En septiembre de ese mismo año será **EE.UU.** quien anuncie la compra de 76 aparatos. El Bell 212 ya era una realidad, en el ámbito militar y en el civil. **EE.UU.** le daría la designación militar **UH-1N**, recibiendo el primero de ellos en 1970.

En relación con los “Gatos” que servirían en nuestra Armada, será **Italia** el país protagonista. Allí inició su fabricación bajo licencia, designándolos como **AB-212** (AB por Agusta-Bell), la compañía **Agusta**. En 1973 España se interesa por la versión antisubmarina que producía Agusta en Italia, denominada **AB-212AS**.

Como mencioné anteriormente, en febrero de 1974 se hizo la entrega a las autoridades españolas de los dos primeros AB-212, que llegan volando a Madrid el 2 de abril de 1974. Al principio, los sempiternos problemas económicos de nuestras

Años de entregas de los AB-212 a la Armada	1974	1977	1978	1979	1980
AB-212 recibidos en la Armada (por remesa)	4	4	1	3	2

fuerzas armadas, hicieron que los 4 ejemplares recibidos en 1974 (los primeros) nos llegasen “capados”, faltándoles una parte importante de los equipos electrónicos especificados por la Armada, por no disponer del presupuesto necesario. Posteriormente se les dotó de ellos cuando se pudo disponer del capital necesario.

Comenzaba una historia extraordinaria de 50 años de servicio en la Armada, hasta este 2024 en el que estamos, de un helicóptero que ha sido una referencia en nuestro país y en todos los lugares del mundo donde se ha desplegado, como integrante de operaciones en el extranjero, dejando bien alto el pabellón de España.

MISIONES

Los cometidos llevados a cabo por los “Gatos” han sido muy variados y su historial de despliegues en operaciones dentro y fuera de nuestras fronteras, formando parte de misiones internacionales es simple y llanamente espectacular.

Uno de los aspectos más destacables del AB-212 es su polivalencia. Y en todas las tareas asignadas por la FLOAN a la Tercera, los “Gatos” se han comportado con solvencia y eficacia, gracias al propio aparato y sobre todo al personal de la escuadrilla que siempre ha estado a la altura y mucho más. Sus cerca de 95 000 horas de vuelo dan fe de ello a lo largo de los 50 años que ha formado parte de la Tercera. Como en el caso de su “compañero” el SH-3 Sea King de la Quinta Escuadrilla, dado de baja antes que él, el AB-212 durante todos sus años de servicio en la Armada, ha dado sobradas muestras de su polivalencia.

Comentamos al hablar de los orígenes de la Tercera, que la primera misión que tuvo que desempeñar el AB-212 fue la heredada de su antecesor, el AB-204. Ésta era la de otorgar a la FLOAN una capacidad ASW (lucha antisubmarina).

De un modo secundario, también se tuvo en cuenta su empleo como apoyo en operaciones

anfibia y su capacidad de transporte táctico y logístico.

Esa tarea principal ASW se fue relegando a medida que otros componentes de la FLOAN podían ejercerla (por ejemplo el SH-3D “Sea King”) y prácticamente desapareció con la llegada a la FLOAN, en 1987, de los Sikorsky SH-60B “Sea Hawk” de la Décima Escuadrilla, activada en 1988.

Con las tareas de fuego de apoyo a operaciones anfibia sucedió algo similar, debido a los Bell AH-1G “Cobra” de la Séptima Escuadrilla (1972) y posteriormente los AV-8S “Harrier” de la Octava Escuadrilla (1976). Sin embargo, su papel de apoyo a la Infantería de Marina en tareas de transporte e infiltración de tropas comenzó en 1987 y ha sido primordial durante décadas.

Era frecuente ver embarcados a los AB-212 en el añorado portaerones “Príncipe de Asturias” (R-11), haciendo “de todo”. Allí, y en su sucesor, el buque anfibia portaerones o LHD (Landing Helicopter Dock) “Juan Carlos I” (L-61), era el enlace más común para transportar materiales o personal de un buque a otro, o a tierra al igual que siempre permanecía en vuelo, con funciones SAR mientras se realizaban operaciones aéreas (o si estas se prolongaban demasiado, preparados en cubierta). También han sido una constante, en muchos buques de la Armada, dotados con cubiertas, mediante las UNAEMB (Unidad Aérea Embarcada).

En resumen, podríamos citar que las principales misiones de este helicóptero han sido:

- ASW (Anti Submarine Warfare, guerra antisubmarina)
- TTH (Tactical Transport Helicopter, helitransporte táctico)
- Transporte logístico de personal y de material mediante carga interna y externa.
- Inserción y extracción de equipos operativos / patrullas mediante técnicas especiales (Fast rope, SPIE rigg, rappel, helo casting, salto paracaidista en apertura manual)
- Apoyo mediante el fuego (escolta, interdicción, defensa, reconocimiento, etc.
- SAR (Search And Rescue, búsqueda y rescate)
- Vigilancia marítima (levantamiento de RMP e ISR).
- SAO (Special Air Operations, operaciones aéreas especiales)
- VOD (Vertical Onboard Delivery, entrega vertical a bordo)
- VERTREP (Vertical Replenishment, aprovisionamiento vertical)
- MEDEVAC (Medical Evacuation, evacuación médica)
- CASEVAC (Casualty Evacuation, evacuación de bajas)

AB-212: Características y prestaciones	
Planta motriz:	Dos turbinas Pratt & Whitney Canada PT6T-6 “Turbo Twin” (1.875 cv)
Dimensiones:	Longitud total (incluido rotor principal): 17,40 m Longitud del fuselaje: 12,83 m Altura: 3,80 m Diámetro del rotor principal bipala: 14,60 m
Pesos:	Máximo al despegue: 5.080 kg Máximo en vacío: 2.965 kg Carga máxima útil: 2.115 kg
Prestaciones:	Velocidad máxima de crucero: 240 km/h Velocidad de ascenso: 7,6 m/segundo Techo máximo: 4.572 m Radio de acción: 571 km Autonomía: 3,5 horas

MODERNIZACIÓN: LOS AB-212 PLUS

El Programa de Extensión de Vida de los “Gatos” de la Armada se realizó por una UTE (Unión Temporal de Empresas) de **SENER** e **INAER**. Este proyecto incluía dotar a los 7 aparatos que tenía la Tercera en servicio (que recibirían la denominación **AB-212 Plus**) de una nueva cabina. Se efectuó una actualización del sistema eléctrico,

con un nuevo recableado y actuándose también sobre la consola superior. Se incorporaron cuatro nuevas pantallas digitales multifunción para el EFIS (sistema electrónico de instrumentos de vuelo) que permiten configuraciones distintas, según sea la naturaleza de la misión. Se instaló un nuevo sistema de navegación GTN-750 HTAWS (sistema de alerta de proximidad del terreno) y un instrumento stand-



Actualización del sistema eléctrico: recableado.



Radar de vigilancia marítima.



Actualización del sistema eléctrico: consola superior.

AB-212 de la Armada Española

Es el programa de modernización de helicópteros de este tipo más completo tras el UH-1Y. **SENER** ha sido responsable de la ingeniería e integración del proyecto.

INAER se encargó del diseño e integración de algunos sistemas y del proceso de industrialización, junto a ensayos en vuelo y en tierra de la futura certificación por el INTA



Iluminación exterior LED. Modos Visual/IR.



Sistema de aviso de proximidad de misil MAWS.



Grúa eléctrica.



Blindaje en cabinas de pilotos y trasera.

Cuando se produjo la entrega del último AB-212 Plus (en 2019), **INAER** había pasado a ser denominada **Babcock** en 2017. Este es el nombre de la matriz británica que la adquirió al comprar en 2014 la italiana **Avincis** (su propietaria). En 2023 Babcock se deshizo de su adquisición y la antigua **INAER** retomó el nombre **Avincis**.

ARMADA

by. Se les dotó de nuevos equipos de navegación y comunicaciones, con capacidad IFR (Reglas de Vuelo Instrumental) y reubicando equipos. Se procedió a la instalación de un radar de vigilancia marítima, un sensor de vigilancia EO/IR (Electro-Óptico/Infra-Rojo) de alta resolución, un sistema MAWS (sistema de alerta de aproximación de misiles) y una nueva grúa eléctrica. También se tuvo

en cuenta la mejora de la seguridad de la tripulación instalando nuevos asientos con absorción de choque y blindaje. Las cabinas de vuelo y carga también recibieron un blindaje adicional. Para incrementar la operatividad se incidió en una iluminación interior LED y la compatibilidad con sistemas de visión nocturna. También se instaló una iluminación exterior LED y modos Visual/Infra-Rojo.



Panel de instrumentos digital 'full glass cockpit'.



Pantallas digitales multifunción.



Sistema de navegación GTN 750. Sistema de aviso de proximidad al terreno HTAWS.



Instrumento digital 'stand by'.



Nuevos equipos de navegación y comunicaciones.



Nuevos equipos de navegación y comunicaciones. Reubicación de equipos.



Asientos con absorción de impacto y blindaje.



Iluminación interior LED. Compatibilidad con sistemas de visión nocturna.



Sensor EO/IR de alta resolución.

Imagen a doble página, y texto con encabezamiento "AB-212 de la Armada Española", por SENER

Respecto al armamento con el que podría dotarse el AB-212 Plus, se certificó en mayo de 2017 el uso de una ametralladora **M-134D** de **Dillon Aero** de calibre 7,62x51 mm. de accionamiento eléctrico y seis tubos de cañones rotativos que usa el sistema Gatling con una gran cadencia de fuego de 3.000 proyectiles por minuto. Su uso en tareas de apoyo a despliegues de la Infantería de Marina o como escolta es de lo más adecuado. De hecho, los “Gatos” antes de su modernización, tenían como dotación de armamento, según la misión a desempeñar, lanzadores de torpedos **Mk-46** de **Alliant Techsystems (ATK)**, misiles filoguiados **SNI Aerospaiale AS-11** y **AS-12**, lanzadores **XM200 E-1** con 19 cohetes de 2,75 pulgadas y ametralladoras **Rheinmetall MG-3-1A-3S** de 7,62 mm.

Todas las mejoras introducidas con el programa de modernización del AB-212 Plus ampliaron el espectro de espacio y tiempo de las misiones que podían desarrollar, rompiendo con las limitaciones anteriores de poder operar solamente durante el día y en modo de vuelo visual. Con el AB-212 Plus se podía volar con una mayor seguridad operacional y en misiones de día y noche. Esta seguridad se la proporciona, sobre todo, los nuevos equipos de navegación descritos anteriormente, con los sistemas de alerta de proximidad al terreno y de actividad meteorológica.

La Armada comenzó a recibir los Gatos modernizados con algo de retraso. En diciembre de 2015 se recibe el primero de ellos (01-316). Con la entrega de los dos últimos AB-212 Plus en 2019 el INTA (Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial) procedió a su certificación. El costo fue de unos 3 millones de € por aparato. La Armada no los ha tenido, ni mucho menos, el tiempo previsto en sus filas. Algunos de ellos tan solo habrán estado 6 años de los al menos 15 que tenían previstos inicialmente.

OPERACIONES

Esta escuadrilla ha sido, por su versatilidad y el carácter multipropósito del AB-212, una de las que ha tenido una mayor presencia en misiones internacionales. En tantas décadas de servicio, la lista de operaciones es enorme pero destacarían:

- Sharp Guard** (1993-94-95) en el Adriático.
- Alba** (1997), en apoyo al gobierno de Albania.
- Alfa-Charlie** (1998-99), ayuda humanitaria a los afectados por el huracán Mitch en Centroamérica.
- Alfa Romeo** (1999), ayuda humanitaria en Albania.
- Sierra Kilo** (1999), en Kosovo.
- Libertad Duradera** (2002), coalición antiterrorista en Mar Rojo, Golfo de Adén y Golfo Pérsico.
- Romeo Sierra** (2002), recuperar la Isla de Perejil.
- Libertad Iraquí** (2003), en Irak.
- Mar Caribe** (2004) en Haití.
- Romeo Mike** (2004), en España tras los actos terroristas del 11-M.
- Strog Escort** (2004), vigilancia en el Estrecho de Gibraltar.
- Respuesta Solidaria** (2005), en Indonesia después del tsunami.
- Bruxa** (2006), ayuda en la extinción de incendios en Galicia.
- Hispaniola** (2010), ayuda humanitaria después del terremoto en Haití.
- Libre Hidalgo** (2011-2012), integrados en la Fuerza Provisional de Naciones Unidas en Líbano.
- Sophia** (2015-2019), luchando contra el tráfico de seres humanos en aguas de Libia.
- Atalanta** (2009/2013-2024), luchando contra la piratería en aguas de Somalia.

-**El último despliegue del AB-212 con la Tercera Escuadrilla** no ha sido menos destacable. Ha estado encuadrado en el **Grupo Aeronaval Dédalo-24**, desde el 3 de abril hasta el 14 de julio de este 2024 cuando regresaron a la **Base Naval de Rota**. Los tres meses y medio que ha durado el despliegue del Grupo de Combate Expedicionario “Dédalo” ha sido el más largo efectuado por el mismo. Dicho grupo estaba conformado por el buque de proyección estratégica “**Juan Carlos I**” (L-61), el buque de asalto anfibio “**Galicia**” (L-51) y las fragatas “**Blas de Lezo**” (F-103) y “**Reina Sofía**” (F-84). Embarcaron efectivos del Batallón Reforzado de Desembarco I del Tercio de Armada de la Infantería de Marina en el “Juan Carlos I” y el “Galicia”. Respecto a la **FLOAN**, varias **UNAEMBs**, estuvieron en el “Juan Carlos I”



Personal de la 3ª Escuadrilla en la cubierta del “Juan Carlos I” el 14 /07/2024 para destacar el último vuelo de un AB-212 embarcado. Todos llevan el parche que pueden ver en la última página del artículo y simboliza la despedida, con el gato Garfield y en inglés la frase de los dibujos de la Warner: “Eso es todo, amigos” (Foto: Armada)

(siete **AV-8B+** “**Harrier II**” de la **9ª Escuadrilla** y tres **AB-212 Plus** de la **3ª Escuadrilla**); en el “Galicia” (dos **Airbus H-135** de la **12ª Escuadrilla**); en la “Blas de Lezo” (un **SH-60B+** de la **10ª Escuadrilla**) y en la “Reina Sofía” (un **RPAS Scan Eagle** de la **11ª Escuadrilla**).

El Dédalo-24 se ha integrado en diversas maniobras de disuasión y defensa de la OTAN en el ámbito marítimo, desde Finlandia a Turquía, que han reunido a 28 de los 32 aliados que integran la OTAN y se han desarrollado con diversas operaciones, en dos zonas principales: el Mediterráneo y el Báltico. Destacan entre ellas la operación “**Neptune Strike**” en el Mediterráneo, durante dos semanas (26 de abril - 10 de mayo). Después, hasta finales de mayo, participó en el ejercicio “**Mare Aperto**”, con Italia a la cabeza. Con Grecia y Turquía, por separado, realizó operaciones anfibas.

Tras una escala logística en la Base Naval de Rota y su participación en la celebración del **DIFAS** (Día de las Fuerzas Armadas) de este año, localizado en **Oviedo y Gijón**, del 22 al 26 de mayo.

En el flanco de los países bálticos, se desarrolló la segunda gran etapa del despliegue del Dédalo-24, destacando el ejercicio anfibia “**Baltops 24**”. Para el tema principal de este artículo, fue especialmente emotivo con relación al Dédalo-24, el **último vuelo efectuado por un AB-212 Plus embarcado**. Fue desde la cubierta del “Juan Carlos I” y la Armada comunicó que se había efectuado el mismo día que concluyó el despliegue del Dédalo-24, el **14 de julio**.

LA DESPEDIDA

El acto de baja y despedida de la Tercera Escuadrilla y de sus AB-212 se efectuó el martes 30 de julio de 2024, en la Base Naval de Rota, su hogar durante tantísimas décadas.

El comandante general de Infantería de Marina, general de división **Rafael Roldán Tudela**, fue quien presidió este acto de despedida. En dicho acto se recordó la brillante historia de la Tercera con varios discursos de integrantes de la misma que tuvieron la dicha de formar parte de esta Unidad. Y también se homenajeó, en un acto especialmente emotivo, a los miembros de la Tercera que fallecieron en acto de servicio.

Tras esto, un AB-212 “Gato”, efectuó una última y simbólica pasada sobre las pistas de su casa. Rota y Cádiz les ceden el testigo a Tenerife para que siga cuidando de

sus queridos “Gatos”, porque ese será el nuevo hogar de nuestros “amigos”.

Al igual que sucedió antes con sus antecesores en la Tercera, la historia se repite y los 7 AB-212 Plus que quedaban en la misma (3 de ellos operativos y volando hasta el último momento) serán cedidos a las **FAMET**. Los AB-204 (con más de 11.000 horas de vuelo) pasaron el 31 de octubre de 1978 al Ejército de Tierra y 45 años y algunos meses después hacen lo mismo los AB-212, que se integrarán en el **BHELMA VI** (Batallón de Helicópteros de Maniobra VI), estacionado en la zona militar del aeropuerto de **Los Rodeos**, Tenerife (Islas Canarias). De los 6 AB-212 adquiridos por las FAMET (4 en 1980 y 2 en 1982), solo están actualmente operativos los 3 del BHELMA VI y es posible que sean retirados tras la llegada de los “Gatos”, ya que no han tenido modernizaciones desde su adquisición en 1980. Según el Plan Director de Helicópteros del Ministerio de Defensa publicado en 2015 se valoraba el año 2017 como el fin de la vida útil de esos AB-212 de las FAMET, esperándose su retirada para ese año.

CONCLUSIÓN

Con este artículo he pretendido homenajear a la Tercera Escuadrilla, a un gran helicóptero como el AB-212 y, sobre todo, al excepcional equipo humano que ha integrado la Tercera durante 60 años de una historia espectacular. Es ley de vida que unos sistemas de armas sustituyan a otros, llegada su obsolescencia, pero estos AB-212 dejan la Armada antes de tiempo, entre otras cosas, porque solo hemos recibido un único ejemplar de su “sustituto”, que aun no ha entrado en servicio. Hablo del **NH-90 MSTP** (Maritime Spanish Tactical Transport Helicopter) que conformará la **Decimocuarta Escuadrilla**. Este único NH-90 MSPT llegó en enero de 2024 a la planta de **Airbus Helicopters** en



Imagen del último vuelo del AB-212 en la ceremonia de despedida de la 3ª Escuadrilla el 30/07/2024 en Rota. (Foto: Armada)

Albacete para obtener la certificación y calificación pertinentes antes de su entrada en servicio en la Armada, prevista para el 2025. Entre ese año y el 2026 se espera la entrega de los 7 NH-90 MSTP que sustituirán a los cesados SH-3D “Sea King” de la Quinta y a los AB-212 de la Tercera.



Tampoco entenderé nunca la costumbre de nuestra querida Armada, de desactivar escuadrillas cuando los helicópteros o aviones que las forman son dados de baja. En solo un año, prácticamente, hemos visto desaparecer dos escuadrillas que han sido santo y seña de la FLOAN durante muchas décadas. Primero fue desactivada la **Sexta** (en el siguiente número de AMARTE le dedicaremos un artículo) y sus **Huges 500M** en septiembre de 2023 y ahora, en julio de 2024, la **Tercera** y sus **AB-212**. En este mismo mes de julio se ha anunciado la desactivación de la **Quinta** antes de que finalice el año. La Quinta vio como sus últimos **Sikorsky SH-3D** “Sea King” o “Morsas” (lo contamos en el nº 162 de nuestra revista AMARTE) se despedían en junio de 2022 y transitoriamente se le dotaba de 6 helicópteros **Sikorsky SH-60F** que se integrarán finalmente en la **Décima Escuadrilla** que ya cuenta con los **Sikorsky SH-60B** desde 1988.

Años atrás, antes de la desaparición de estas tres escuadrillas la Armada también desactivó otras: la **Primera** (con sus **Bell 47**) en 1987, la **Segunda** (con sus **Sikorsky S-55**) en 1978, la **Séptima** (con sus **Bell AH-1G** “Cobra”) en 1984, aunque los Cobra supervivientes siguieron volando hasta 1987 adscritos a la Tercera Escuadrilla, y la **Octava** (con sus **Harrier AV-8A/S** “Matador”) en 1997.

La Armada, que lleva a gala la defensa de unas tradiciones y una historia impresionantes, debería a mi entender, perpetuar en el servicio activo unidades que tanto han contribuido a esa historia encomiable.

Una escuadrilla no tendría necesariamente que desactivarse al darse de baja su sistema de armas. Es decir si la Tercera no desapareció al pasar del AB-204 al AB-212, ¿por qué debe hacerlo ahora por la llegada prevista de los Airbus NH-90 MSPT?

Con la desactivación de esas escuadrillas, sus emblemas y escudos, sus impresionantes historiales y tradiciones pasan a los libros de historia y aunque sus integrantes sean reasignados a nuevas unidades, me parece una pena dejar de ver los parches de esas históricas escuadrillas en los monos de vuelo de los pilotos de la FLOAN y todo lo que eso implica. Es duro ver que esos historiales no continúan su desarrollo y que esas unidades no protagonizarán más páginas destacadas de una historia brillante. El lema de la Tercera: “**IN MARIBUS SERVIAM**” (*En el mar servimos*) no lucirá más en dotaciones de vuelo que sigan dándolo todo a la Armada y a España y, sinceramente, no lo entiendo.

Como colofón a este artículo, creo que no hay mejores palabras para simbolizar lo que ha sido la Tercera Escuadrilla y sus “Gatos”, en estas cinco décadas de entrega al servicio, que las que usaron en febrero de este año, en un video de despedida al “Gato”, los miembros de la fragata Victoria por su participación en la Operación Atalanta. Entre otras palabras dijeron: *“Es evidente que vamos a echar de menos sobre nuestras cubiertas de vuelo o durmiendo en nuestros hangares, después de jornadas de infatigable trabajo. Pero si me permites, vamos a echar todavía más en falta a aquellos que tanto han cuidado de ti durante este tiempo, al personal de la Tercera Escuadrilla que ha compuesto las distintas Unidades Aéreas Embarcadas a lo largo de estos años, desde líneas de vuelo a mantenedores, pasando por dotaciones de vuelo y pilotos. Solo os podemos estar agradecidos. Habéis sido un elemento diferenciador por vuestra calidad humana en nuestras cámaras y camaretas. Sois un ejemplo de trabajo en equipo, esfuerzo constante y disposición para el servicio, siempre con una sonrisa. Dejáis el listón muy alto en lo profesional, pero más si cabe en lo personal. Os vamos a echar de menos. Hasta siempre Gato. Hasta siempre Tercera. Gracias”*

FALLECIDOS POR ACCIDENTES DE LA 3ª ESCUADRILLA	
Teniente de Navío - GONZALO CANO MAESE	20-01-1977
Teniente de Navío - ESTEBAN BAGÓ VALLDECABRES	19-04-1978
Brigada Mecánico - MIGUEL CARRIÓN GARCÍA	19-04-1978
Alférez de Navío - ALFONSO GARCÍA DE CARELLÁN	07-07-1982
Teniente de Navío - LUIS JÁUDENES GUAL DE TORRELLAS	13-05-1986
Cabo 1º Radarista - JUAN PEDROSO UDAETA	13-05-1986
Cabo 1º Radarista - JOSÉ CUBERO NIETO	13-05-1986
Alférez de Navío - LUIS URRUTIA MERA	13-05-1986
Comandante Intdª - LUIS FERNANDO TORIJA SAGOSPE	16-04-2010
Teniente Inf. Marina - FRANCISCO FORNÉ CALDERÓN	16-04-2010
Alférez de Navío - MANUEL DORMIDO GARROSA	16-04-2010
Cabo Mayor Inf. Marina - EUSEBIO VILLATORO COSTA	16-04-2010