

FUERZA AÉREA SALVADOREÑA ALAS SOBRE ILOPANGO

A pesar de ser el país más pequeño de América Central, El Salvador tiene potencialmente una Fuerza Aérea que puede igualar a los países vecinos y las necesidades internas. Sin embargo, con el estado de sus estructuras aéreas y las tensiones operacionales en sus capacidades debido a las operaciones internacionales, se deberán tomar medidas estructurales para garantizar el futuro de la Fuerza Aérea.

Autor: Arnold ten Pas / 4Aviación

La historia actual de El Salvador se remonta a 1841, cuando El Salvador obtuvo su independencia después de que la República Federal de América Central se derrumbara en 1839. El Salvador bordea el Océano Pacífico al oeste y los países de Guatemala al norte y Honduras al norte. Este. No fue hasta 1923 cuando se formó la Fuerza Aérea del Ejército Salvadoreño (Fuerza Aérea de El Salvador o FAS), entonces llamada Flotilla Aérea Salvadoreña. Ya años antes, en 1913, se dieron los primeros pasos en la aviación cuando un avión autoconstruido se elevó al cielo (pero desafortunadamente se estrelló después de 50 metros). Después de formar el FAS, se construyó una Fuerza Aérea bastante grande y potente con la ayuda de los EE. UU., Formada por Corsarios y Harvards F-1D y más tarde Mustangs F-51 y un B-26. En 1969, estalló la guerra con la vecina Honduras y muchos de los tipos, incluido el de Dakota, se usaron como bombarderos en la guerra de las 100 horas contra Honduras en 1969.

La era del reactor en El Salvador comenzó en los años 70 con la entrega de 18 MD450 Ouragan y cinco CM170 Tzu-kits de Israel (en una época en que los embargos de EE. UU. Estaban vigentes, impidiendo las adquisiciones de EE. UU.). Los Ouragan se usaron intensamente en la guerra civil contra los grupos guerrilleros del FMLN entre 1980 y 1982. El FMLN logró destruir a varios Ouragans en contraataques, instando al FAS a adquirir nuevos aviones. A medida que se eliminaron los embargos de EE. UU., Los primeros 15

Libélulas Cessna (O) A-37 se entregaron desde EE. UU., Y siguen siendo soldados en la actualidad.

Estructura de la Fuerza Aérea

Centro de Educación e Instrucción

Militar Aeronáutica (CIMA). El Centro de Educación e Instrucción Militar Aeronáutica (CIMA), o el Centro de Educación e Instrucción Aeronáutica Militar (CIMA) se estableció el 16 de julio de 1987 tras la necesidad de un centro especializado en educación de aviadores y personal técnico. El Centro informa directamente a la Sede de la FAS y tiene tres unidades subordinadas. La Escuela Técnica de Mecánica en Aviación "Cap. PA Guillermo Reynaldo Cortez" (ETAM) tiene su historia en 1923 cuando se fundó la Flotilla Aérea Salvadoreña el 20 de marzo de ese mismo año. En ese año, cuando el instituto se



En la imagen, Cessna A-37 equipada con cuatro depósitos auxiliares. Abajo, una de las Cessnas O2 de enlace y ataque ligero.



llamaba simplemente Escuela Militar de Aviación o Escuela de Aviación Militar, se graduaron los primeros estudiantes. La escuela fue apodada más tarde como "Capitán General Gerardo Barrios", antes de recibir su nombre actual en 1983 (llamado así por el héroe de "Guerra de las 100 horas", el Capitán General Gerardo Barrios), quien entregó sus primeros graduados en 1985. Además de la EAM, el CIMA también incorpora la Escuela Técnica (Escuela Técnica de Aviación / ETAM) y la Escuela de Perfección Aeronáutica Militar (Escuela de Perfeccionamiento Aeronáutico Militar / EPAM) que ofrece varios cursos para oficiales.

Escuela de Perfeccionamiento Aeronáutico Militar/ EPAM. La EPAM, con sede en Ilopango, utiliza un solo ENAER T-35A Pillán y tres ENAER T-35B-3 para su programa



de entrenamiento básico (ala fija). Originalmente, siete se entregaron a partir de finales de los noventa (2x T-35A y 5x T-35B-3) pero tres se perdieron en accidentes. La aeronave, llamada localmente Azul, iba a reemplazar gradualmente los Rallyes MS893-235GTA que están en uso desde 1979, pero dos de estas aeronaves aún siguen siendo fuertes en la flota y es un solo T-41. Los pilotos aspirantes comienzan con 20 horas en el simulador antes de transitar al Rallye. Después de 20-30 horas en este tipo, se necesitan otras 20 horas de tiempo del simulador, esta vez para el T-35. Tanto el simulador Rallye como el simulador T-35 se desarrollaron en El Salvador, utilizando estructuras aéreas retiradas del uso, después de que el simulador T-35 provisto por ENAER presentara problemas técnicos importantes durante un período más prolongado. Parte final de la capacitación se realiza en el Ce337G solo.

Para el entrenamiento del ala rotatoria, la EPA tiene cuatro helicópteros Schweizer TH-300C Halcón que han estado en servicio desde 1986. Los pilotos de helicópteros comien-





En la imagen y derecha, A-37 Dragonfly. A la izquierda, Cessna O-2; abajo, varios de los helicópteros en servicio en la FAS.



zan su carrera con 20 horas en un simulador TH-300, nuevamente construido localmente, antes de que puedan comenzar a volar en el helicópteros actuales. Simulador y TH-300 reales combinados, el programa consta de 50 horas de entrenamiento.

Después de terminar el entrenamiento básico, los pilotos de ala fija van al Grupo de Transporte volando IAI 202 Arava y BT-67 Basler, o al Grupo Caza y Bombardeo volando A-37 Dragonfly. Los pilotos de helicópteros se dirigen hacia el Grupo de Helicópteros volando una variedad de tipos.



Primera Brigada Aérea

Compartiendo las instalaciones con la EPA en Ilopingo está la Primera Brigada Aérea, fundada bajo su nombre actual en 1994, y que consta de dos unidades: El Grupo de Helicópteros y el Grupo de Transporte. Este último utiliza, en teoría, dos tipos: el IAI 202 Pegasus y el BT-67. La FAS tiene una larga historia con varios subtipos de C-47 en servicio desde los años 60, pero actualmente, dos de los cuatro Basler BT-67 convertidos y entregados permanecen en el inventario. Sin embargo, uno de ellos está en almacenamiento operativo, mientras que el otro recientemente

tuvo un incidente y está a la espera de las comprobaciones finales para volver a entrar en servicio. Las principales tareas de los BT-67 son el transporte, el apoyo a las Fuerzas Especiales y las misiones de interdicción de drogas. Para esta tarea, los aviones están equipados con FLIR y ametralladoras. Otro tipo clásico, pero más actual que el Basler BT-67, es el IAI 202 Arava, conocido localmente como "Pegasus". En 2008 se entregaron tres unidades procedentes de la Fuerza Aérea israelí. Dos de ellos permanecen en servicio para tareas de transporte, mientras que otra aeronave está almacenada. Para tareas de capacitación y



De arriba abajo, ENER T-35 Pillan, Hughes 300, y RC114. En la otra página, IAI 202 Pegaso (IAI 202 Arava procedentes de la Fuerza Aérea de Israel)

enlace, el Grupo de Transporte utiliza dos Cessnas Ce210 y un único RC114.

El Grupo de Helicópteros tiene una variedad de modelos. Se utilizan cinco Bell 412EP, de los cuales uno es para funciones VIP, ocho MD 500E y nueve UH-1H. Además, un único Bell 206 y Bell 407 se utilizan para vuelos VIP del gobierno. La mayoría de los UH-1H están en espera de actualización a la norma UH-1H-II, si alguna vez se materializa.

Segunda Brigada Aérea

Al finalizar el entrenamiento en el CIMA, los pilotos de alfa fija que se seleccionan para el A-37 se transfieren a la B.A. de Comalapa, donde se encuentra la Segunda Brigada Aérea. La Segunda Brigada Aérea se formó en 1968, poco antes de la guerra de las 100 horas contra Honduras. En general, los nuevos pilotos necesitan cerca de 40 horas de conversión en A-37 antes de que estén completamente operativos. Además de A-37, la unidad vuela seis unidades de Cessna O-2 para tareas de enlace y entrenamiento.

El Salvador ha estado volando el (O) A-37 Dragón desde 1982, cuando 15 aviones fueron entregados desde Estados Unidos. Otros 10 aviones fueron entregados desde Chile hace un par de años. Actualmente, el FAS tiene 14 A-37 en servicio.

Operaciones Torogoz y Cavilan

A pesar de que el FAS solo tiene fondos y capacidad operativa limitados, tienen una fuerte participación en las operaciones de paz en Malí (MINUSMA). Tres MD 500E, 13 pilotos y otros 90 miembros del personal están en Timbuktu y apoyan a las Fuerzas de Reacción Rápida que operan desde allí.

Base Aérea de Ilopango			
	Escuela de Aviación Militar "Cap. PA Guillermo Reynaldo Cortez" (EAM)		T-35A Azul, T-35B-3 Azul, TH-300C Halcón, Ce337G, T-41D
	Escuela Técnica de Mecánica en Aviación (ETAM)		Enseñanza
	Escuela de Perfeccionamiento Aeronáutico Militar (EPAM)		
	Grupo de Helicópteros		Bell 412EP Centella, UH-1H Guardián, UH-1M Cazador, MD500E Guardiancillo, Bell 206L-3, Bell 407
	Grupo de Transporte		T-67, IAI202 Pegaso, Ce210, RC114
Base Aérea de Comalapa			
	Grupo Caza y Bombardeo		A-37B Dragón, O2A/B Martillo





Helicóptero MD530

Los pilotos apoyan la misión con operaciones diurnas y nocturnas, utilizando NVG para estas últimas. Las fuerzas salvadoreñas operan independientemente de cualquier apoyo directo de cualquier otro país como parte de una operación de la ONU, por primera vez para El Salvador. La operación se llama "Torogoz", en honor a la ave nacional de El Salvador y ahora está en su cuarta rotación desde 2015: Torogoz IV. Más recientemente, el FAS desplegó tres MD500 más en Mali. En diciembre de 2018, envió los helicópteros a Gao, en reemplazo de los cuatro Tigres alemanes que se fueron antes en 2018. El despliegue, llamado Gavilan I, eleva el total del personal de la FAS involucrado en Mali a más de 200.



Futuro

En septiembre de 2016, se anunció que la FAS iba a actualizar sus helicópteros UH-1H al estándar UH-1H-II,

pero de la flota actual solo se actualizó hasta el momento uno y se perdió en un accidente en noviembre de 2016. Hubo una oportunidad de adquirir cuatro Hueys de Taiwán, pero después de que El Salvador iniciase relaciones diplomáticas con China, estas posibilidades parecen escasas. Los A-37 necesitan ser reemplazados, pero siguen siendo soldados, ya que el gobierno actual aún no ha encontrado un sucesor. Con un nuevo presidente recientemente elegido, se espera que se preste más atención a las necesidades de la FAS y la mejora de la flota de aviones. En cuanto a las capacidades operativas de la FAS, la flota y la operatividad parecen sufrir los recortes presupuestarios y las Operaciones Torogoz y Gavilan. Con tanta gente de la FAS involucrada en esta misión, el engranamiento y las misiones diarias en El Salvador son escasas, y los A-37 solo vuelan cada dos días. **FAM**