

# EL FUTURO DE LA CUARTA ESCUADRILLA: EL RETO DEL PRESENTE

Laureano PASTOR VEIGA



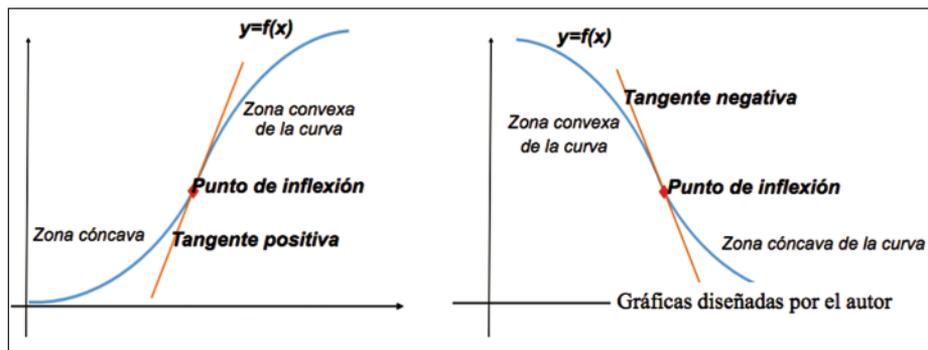
## Introducción



OS puntos críticos en ciertas funciones matemáticas definen cambios significativos en las gráficas que los representan. Así pues, un punto de inflexión es aquel a partir del cual la gráfica cambia su curvatura, pudiendo ser la tangente en dicho punto positiva o negativa.

Particularmente a mí siempre me ha gustado el tipo de función en la que la tangente en dicho punto es positiva, haciendo que el cambio de curvatura pase de cóncava a convexa, generando la función cierta oportunidad a la curva de continuar su tendencia ascendente.

Otros puntos críticos son los máximos y los mínimos (absolutos o relativos), en los que la tangente es horizontal, residiendo aquí mi preferencia en la concavidad que producen los mínimos precisamente porque a partir de ellos, de existir continuidad en la función, la línea de la gráfica adoptará el sentido ascendente.



De forma análoga, en el proceso de toma de decisiones existen también puntos críticos, momentos clave o situaciones comprometidas en los que la decisión tomada puede provocar un punto de inflexión que cambie la curvatura de la línea de los acontecimientos futuros, o también, debido a la naturaleza de las decisiones tomadas, se llegue al extremo de una aproximación a un mínimo en el que la decisión final es obligada para dar continuidad a la función en sentido ascendente.

Esta introducción en forma de símil matemático me sirve para acotar en el tiempo la situación en que se encuentra la Cuarta Escuadrilla de Aeronaves, posicionándola en la zona de la curva posterior a un punto de inflexión con tangente negativa y acercándose peligrosamente a un mínimo en el que la decisión tomada puede dar continuidad a los acontecimientos futuros en sentido ascendente o bien romper la continuidad.

### Los hitos alcanzados

El pasado mes de noviembre se cumplieron 55 años desde que la primera avioneta *Piper* tomara tierra en el aeródromo de la Base Naval de Rota, iniciándose en aquel momento la singladura de esta emblemática Escuadrilla. En aquel año de 1964, la Armada había decidido comprar cuatro avionetas, dos monomotores (*Piper Comanche PA-24*) y dos bimotores (*Piper Twin Comanche PA-30*) (1), que fueron el embrión para el futuro desarrollo del ala fija en la Armada, con la vista puesta en la incorporación de un revolucionario avión que en aquella época se estaba experimentando en el Reino Unido, nuestro actual *Harrier*. Lamentablemente, debido a la entonces legalidad vigente celosamente guardada por el Ejército del Aire, tuvieron que pasar algo más de 12 años para «romper todas las ataduras» (2) y poder darlas de alta en los listados del Arma Aérea, coincidiendo con la incorporación de los *AV-8A Harrier* en la Armada. Y así las cuatro *Piper* se hicieron oficiales, siendo encuadradas en la Cuarta Escuadrilla de Aeronaves mediante la Orden Ministerial núm. 77 de 25 de enero de 1977.

Pronto se fue viendo la importancia de contar con una escuadrilla de aviones con capacidad de realizar todo un abanico de misiones para mayor eficacia de la Armada a un coste relativamente bajo, siendo su principal cometido

---

(1) La primera *Piper Comanche* monomotor aterrizó en Rota el 21 de noviembre de 1964. Diez días después, el 1 de diciembre, llegó la segunda, sucediéndoles el día 5 y 13 las dos *Piper Twin Comanche*. Posteriormente estas fueron matriculadas en la Armada como 01-401, 01-402, 01-403 y 01-404.

(2) *OMNIA VINCULA DISRUMPAM* (Rómpanse todas las ataduras) es el lema de la Cuarta Escuadrilla basado en el originario problema administrativo que tuvieron las avionetas sobre su dependencia orgánica hasta la llegada de los *Harrier*.



*Piper* remolcando manga para ejercicio de tiro. (Gabinete Fotográfico FLOAN).

por aquel entonces servir como remolcador de blancos para el adiestramiento en tiro antiaéreo de los buques.

El aumento de vuelos y la variedad de misiones requeridas en las que había que tener más capacidad para transporte de personal y material, además de mayor autonomía para poder realizar vigilancias marítimas en busca de los barcos y submarinos del Bloque del Este que atravesaban el Estrecho, y así poder obtener las imágenes requeridas por la Sección de Inteligencia (IMINT), trajo consigo la exigencia de adquirir un nuevo modelo más versátil y adaptado a las necesidades operativas del momento, decidiendo la Armada la compra de dos aviones de turbina *Cessna Citation*.

En los años 70, este tipo de avión corporativo, en su modelo original *Citation I*, había sido probado por el US Coast Guard para su vigilancia marítima, y más adelante, la US Custom Service dispuso de dos *Citation II* para el control de la frontera con México, incorporándoles radar avanzado de búsqueda en superficie, sistema de obtención de imágenes FLIR y con el interior modificado para los operadores de los sistemas. También la US Navy utilizó desde 1984 hasta 1993 el modelo *Citation III*, modificado convenientemente con sensores para el entrenamiento de sus oficiales controladores de interceptación.

La decisión de adquirir dos *Citation II* fue una apuesta segura y significó desde luego un punto de inflexión con tangente positiva en la historia de la Cuarta Escuadrilla. Así, el 18 de diciembre de 1982 llegó a Rota el primer *Cessna Citation II (01-405)*, y dos meses después, el 12 de febrero de 1983, aterrizó en Rota el segundo *Citation II (01-406)*. Con estas dos nuevas adqui-



*Citation SII* de la US Navy. (Foto: Galería de Flight Safety).

siciones se potenció de forma exponencial la Cuarta Escuadrilla, sobre todo en lo relativo a la Vigilancia Marítima, gracias a la instalación de dos POD de fotografía y uno de cámara de visión infrarroja (FLIR) que, montados en la panza del avión, eran manejados por los propios pilotos. También, poder llevar siete pasajeros (ocho, utilizando el asiento del aseo) aumentó su capaci-



*Citation II (01-405)* a su llegada a Rota el 18 de diciembre de 1982.  
(Foto: Gabinete Fotográfico FLOAN).



Los tres *Citation II* de la Armada en formación. (Foto: Gabinete Fotográfico FLOAN).

dad de transporte de personal y material. Apuntar que hubo una época en que las autoridades civiles de Sanidad solicitaban la colaboración de la Armada en el transporte de órganos para trasplante al no existir aún en la zona empresas civiles que prestaran tan urgente servicio. También fue muy utilizado por las autoridades militares de la Armada, haciendo que el ideario colectivo lo considerase como una escuadrilla de vuelos VIP, nada más lejos de la realidad...

El éxito alcanzado con el transporte de material se veía mermado en muchas ocasiones por las limitadas dimensiones de su puerta de entrada; por ello cuando en 1988 se decide la adquisición de un tercer *Citation II*. Uno de los requerimientos técnicos para la compra fue que tuviera una puerta de acceso más amplia, incluso para dar cabida a una camilla en misiones de evacuación médica (MEDEVAC). Así fue que el 3 de julio de 1989 aterrizó en Rota el tercer *Cessna*, 01-407, con una puerta de mayores dimensiones y un sistema de frenado de reversa en los motores que le daba capacidad de aterrizar en pistas más cortas que sus predecesores.

Mientras tanto, las queridas *Piper* fueron desapareciendo paulatinamente. En diciembre de 1988 se ordenó la baja de la monomotor 01-401 y la bimotor 01-403; al año siguiente en el mes de septiembre, la *Piper Comanche* 01-402 y, finalmente en el mes febrero de 1992, se dio de baja la *Piper Twin Comanche* 01-404, todas ellas con la satisfacción del deber cumplido, habiendo aportado 9.664 horas de vuelo tras unos 25 años de servicio. Actualmente las Piper 01-402 y 01-404 se conservan expuestas en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica, en Cuatro Vientos (Madrid).

El 2003 la REVISTA GENERAL DE MARINA en su número de diciembre, tomo número 245, publicaba el artículo del por aquel entonces capitán de corbeta Carlos A. Castro Cortina, jefe de la Cuarta Escuadrilla, titulado «La Cuarta



*Piper Comanche y Twin Comanche en formación. (Foto: Gabinete Fotográfico FLOAN).*

Escuadrilla: rompiendo cadenas», en el que en su introducción exponía los motivos por los que se había animado a escribirlo, ya que después de casi cuarenta años desde los inicios de la andadura de la Cuarta, aún se encontraba a personas dentro del ámbito de la Armada que desconocían sus misiones, pensando la gran mayoría que eran de uso principal o exclusivo para autoridades (VIP), desconociendo por completo el amplio abanico de misiones que desarrollaba en beneficio de la Armada. En ese artículo, Castro Cortina traía a colación los vuelos que efectuaron a Yibuti y a Bagdad, que marcaron un hito en la historia de esta sufrida Escuadrilla, concluyendo que: «El número y el tipo de aviones de la Cuarta Escuadrilla empieza a ser una limitación para las necesidades operativas y logísticas de la Armada, que dispone por otra parte de unidades navales cada vez más alejadas de sus bases».

Un mes después, la revista *Fuerza Aérea* publicaba: «Nunca tan pocos transportaron tanto». Este ejemplar, el número 48 de enero de 2004, exponía a sus lectores la gran labor de esta callada y abnegada Escuadrilla, homenajeando por aquel entonces su 40 aniversario, haciendo especial énfasis en el incremento de misiones realizadas en el extranjero y detallando el ahorro que le suponía a la Armada su transporte de personal y material sin la mediación de vuelos comerciales, que en 2003 podían ascender a 740.000 euros, es decir, una sexta parte de un avión nuevo del tipo *Cessna* de aquel entonces. La siguiente mención de la revista *Fuerza Aérea* sobre la Cuarta Escuadrilla fue en agosto del año 2009, ejemplar número 115; en él actualizaba su homenaje con dos artículos: el primero de ellos conmemoraba los años heroicos de las avionetas *Piper*, con el título «La odisea de las *Piper* de

la Cuarta Escuadrilla», y el segundo, «Escuadrilla Orca», en el que informaba a sus lectores la situación de la Cuarta con la incorporación del *Cessna Citation VII (01-408)*.

Efectivamente, el aumento de las misiones de transporte de personal y material, tanto en territorio nacional como en el extranjero, demostró que era necesario pensar en modelos más actualizados y con mejores prestaciones para vuelos a zonas alejadas del territorio nacional para apoyar con más garantía a los buques desplegados en zona de operaciones.

Fue así como en el año 2007 se decidió adquirir un modelo más moderno que los veteranos *Citation II*, llegando a Rota el 1 de abril del 2007 el *Citation VII (01-408)*, com-

prado de segunda mano en Wichita, Kansas (Estados Unidos) con fecha de certificación inicial de julio de 1997, representando para mí un hito en la historia de la Escuadrilla, que potenció su capacidad de alcance y autonomía. Sin embargo, no vino acompañado del conveniente contrato de adquisición de repuestos, ni del necesario aumento de plantilla, tanto de pilotos como de personal de mantenimiento, y la disponibilidad media operativa de este avión desde su adquisición ha sido más baja de lo eficientemente deseable, inclinándose la tangente horizontal del máximo alcanzado a ángulos cada vez más negativos.

En febrero de 2019, la Cuarta Escuadrilla alcanzó las 50.000 horas de vuelo, uno de los objetivos aeronáuticos más importantes, que llena de orgullo y sentimiento a aquellos que pertenecen o que alguna vez fueron parte de ella. Todos ellos, con su esfuerzo, compromiso y abnegada dedicación han contribuido al logro de tan señalada cifra, la cual eleva a la categoría de «veterana» a una Escuadrilla que ha logrado aportar a la Armada una capacidad de excelente eficiencia operativa.





Un 01-405 en Vigilancia Marítima con POD fotográfico por el estrecho de Gibraltar.  
(Foto: Gabinete Fotográfico FLOAN).

### **La obsolescencia y los nuevos requisitos tecnológicos**

Hace ya algo más de dos décadas que los POD de cámaras fotográficas y cámara infrarroja (FLIR) que se montaban en los aviones 405 y 406 se quedaron obsoletos y por lo tanto en desuso. No pareciendo prioritario la adquisición de nuevos sistemas de obtención de imágenes desde los aviones de la Cuarta, la capacidad de Vigilancia Marítima se vio reducida a la identificación visual diurna y a la obtención de fotografía mediante cámara de fotos portátil; con la que el piloto, con gran pericia, debe abrir una pequeña ventanilla en la cabina de pilotaje para sacar la foto mientras el copiloto maniobra convenientemente para conseguir el encuadre perfecto. No obstante, la calidad de la fotografía con este método no convencional dista mucho de ser lo suficientemente buena para el óptimo análisis IMINT de las secciones de Inteligencia, y en consecuencia se han ido reduciendo las peticiones de este tipo. Un dato significativo es que en el año 1998, las misiones de Vigilancia Marítima suponían un 28 por 100 del total de los vuelos, siendo actualmente solo de un 1 por 100.

Las autoridades aeronáuticas civiles exigen constantemente nuevos requerimientos tecnológicos para las aeronaves de transporte de pasajeros con el fin de mejorar la seguridad aérea, requerimientos que no solo están dirigidos al diseño, sino también a mejorar el control aéreo en aras de aumentar la capacidad de gestión del máximo número de aviones minimizando el riesgo de accidentes. Estos requerimientos tecnológicos son de obligado cumplimiento para todas las empresas de ámbito privado que operen aeronaves, las

cuales deben adaptar, modernizar o sustituir sus flotas antes de la fecha tope estipulada.

Las aeronaves del Estado siempre han gozado de mayor margen de tiempo para cumplir con los requisitos técnicos, probablemente debido a la consabida demora de los procesos administrativos en el ámbito de lo público, sin que ello las exima del cumplimiento dentro de los plazos generosamente ampliados.

En este sentido, los aviones de la Cuarta Escuadrilla han ido adaptándose y cumpliendo con las exigencias técnicas implementadas para incrementar la seguridad en el uso común del espacio aéreo. Así pues, en los últimos veinte años progresivamente se han ido modificando sus equipos de comunicaciones para tener los exigidos saltos de frecuencias de 8,33 kHz que aumentan la capacidad de control aéreo; se han adaptado sus equipos de aproximación ILS (*Instrument Landing System*) para inmunizarse a interferencias de frecuencias FM que ponían en riesgo la seguridad de la aeronave durante este tipo de aproximaciones en condiciones instrumentales; se han adquirido nuevos equipos de navegación GPS para poder volar punto a punto en las nuevas redes de aerovías; se han cambiado sus altímetros para utilizar el espacio aéreo RVSM (3) (*Reduced Vertical Separation Minimum*), que comprende los niveles de vuelo que van desde los 29.000 pies de altura hasta los 41.000; se ha sustituido la tradicional instrumentación de la aviónica en cabina de vuelo (los famosos «relojitos») por la moderna presentación digital en «pantallas de cristal» para mejor gestión del vuelo por los pilotos, etcétera.

Mientras tanto, los aviones han ido envejeciendo y las soluciones para adaptarse a los nuevos y cada vez más exigentes requisitos tecnológicos se hacen más difíciles de alcanzar, debido principalmente a que el corazón de la aviónica sigue siendo su original analógico, que está presentando en las modernas pantallas de cristal los fallos propios de su antigüedad y empieza a no admitir las mejoras de las nuevas tecnologías por falta de compatibilidad. En consecuencia, los costes de modernización se elevan más allá del propio valor real del avión.

En este orden de acontecimientos, la Unión Europea ha trazado un plan maestro para la progresiva implementación del Cielo Único Europeo (*Single European Sky-SES*), exigiendo a través de la agencia europea Eurocontrol, que vela por el cumplimiento de los requerimientos técnicos, que las aeronaves

---

(3) A partir del año 2001 las autoridades aeronáuticas francesas empezaron a rechazar nuestros planes de vuelo, en los que la altitud requerida era superior a 29.000 pies. Como anécdota, para conseguir la aceptación del plan de vuelo se consignaban niveles inferiores a 29.000 pies y después se volaba más alto pidiéndoselo al controlador, hasta que en un vuelo volviendo de Escocia este nos preguntó si estábamos equipados según la normativa RVSM, poniéndonos la cara colorada y debiendo descender a niveles inferiores, gastando más combustible, lo que nos obligó aterrizar en un aeropuerto intermedio para poder llegar a Rota.

ves de Estado que operen bajo normas de vuelo instrumental (*Instrumental Flight Rules*, IFR) y cumplan una serie de características (4) deben superar el requisito técnico de contar con un IFF/Transpondedor modo S con una serie de capacidades adicionales (5), estableciendo como fecha límite de implementación para las aeronaves de Estado el 7 de junio de 2020. Además de lo anterior, el Comité Permanente de Eurocontrol para la coordinación civil-militar (*Civil-Military Interface Standing Committee*-CMIC) obliga a las aeronaves de Estado de ala fija, con un MTOW superior a 15.000 kg, a tener un sistema para evitar colisiones en vuelo (*Airborne/Traffic Collision Avoidance System*, A/TCAS) versión *software 7.1.*, especificando que para aquellas de menor peso es «altamente recomendable», pues aumenta ostensiblemente la seguridad en vuelo, estableciendo que los países miembros de la UE podrán imponer este requisito técnico según sus propios criterios. En este sentido, Alemania, desde el año 2005 en su espacio aéreo obliga a todas las aeronaves, incluidas las de Estado, con peso máximo superior a 5.700 kg, a tener instalado el TCAS en su versión más actualizada.

Siguiendo el hilo del avance tecnológico, en el plan maestro para la progresiva implementación del Cielo Único Europeo se prevé que a partir del año 2020 se vaya consolidando la transición a sistemas de navegación y aproximación basados en prestaciones (*Performance-Based Navigation*, PBN), que implicarían más modernizaciones en nuestros *Cessna*, con los mencionados corazones analógicos y con más de 30 años (6) de servicio.

## La Cuarta Escuadrilla ante el desafío del presente

El aumento de misiones cada vez de mayor relevancia coincide con unos aviones que, debido a sus años de servicio y horas de vuelo acumuladas, empiezan a tener los problemas de mantenimiento y obsolescencia propios de su antigüedad, resultando difícil la integración de nuevos sistemas y afectando de forma negativa a su eficiencia operativa.

Esta consideración, junto con el avance de nuevas tecnologías de obligada instalación para mejorar la seguridad en vuelo, podría llevar a sustituir los aviones de la Cuarta Escuadrilla por otros de concepción más moderna, de

---

(4) Obliga a todas las aeronaves de transporte de pasajeros con un peso máximo certificado al despegue (*Maximun Take-Off Weight*, MTOW) superior a 5.700 kg, como es el caso de nuestras *Cessna*.

(5) Con Sistema Automático Dependiente de Vigilancia en Difusión (*Automatic Dependent Surveillance-Broadcast*, ADS-B) que mejora el posicionamiento tridimensional del avión a través de satélites para su presentación en las pantallas de los controladores.

(6) Los aviones *01-405* y *01-406* tienen 37 años de servicio; el *01-407* cuenta con 31 años y el *01-408* en julio cumplirá 23 desde su primera certificación.

mejores prestaciones y adaptados a los nuevos requisitos técnicos y de seguridad aérea exigidos en la reglamentación vigente.

Nuestros actuales *Cessna* están dentro de la gama de aviones ligeros corporativos, principalmente dedicados al transporte de entre seis y diez pasajeros y material de pequeño porte, y cuyo precio de adquisición es de nueve a dieciocho millones de euros, dependiendo del modelo.

Hay que considerar que algunas misiones de la Cuarta Escuadrilla implican llevar material con un peso y un volumen que solo pueden soportar los *Citation II (01-407)*, que son los únicos que se adquirieron bajo petición expresa con una puerta a cabina de mayores dimensiones (7). Cuando esto ocurre con cualquier otro modelo, este debe ser configurado para carga, teniendo que desmontar los asientos necesarios y colocar un tablón de madera adaptado a fin de conseguir una cubierta a plan para una correcta estiba del material.

Considerando las misiones actuales que se encomiendan a nuestros aviones *Cessna Citation*, existen en el mercado aeronáutico varios modelos que podrían dar solución de continuidad a las operaciones de la Cuarta Escuadrilla. Entre ellos podemos comparar la *CJ-4* y la *PC-24*.

### ***Cessna CJ-4***

Siguiendo la línea de nuestros aviones de la casa Cessna (Estados Unidos), la original serie *Citation* ha evolucionado hasta la actual *Citation Jet (CJ)*, la *CJ-4* (modelo 525C), que es la última variante de esta nueva serie, de concep-



*CJ-4*. (Página web Cessna Co).

---

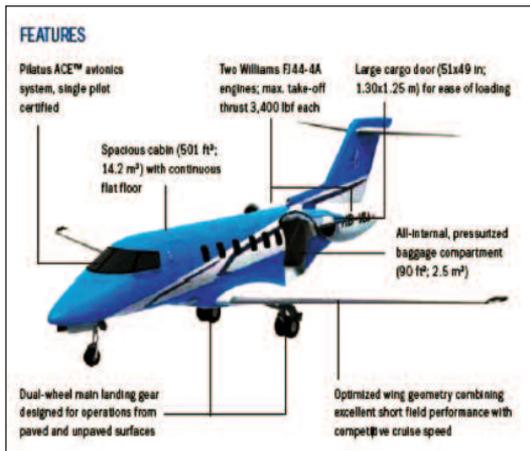
(7) Las dimensiones (alto-ancho) de la puerta del avión *01-407* son: 1,25 x 0,9 m, más amplias que las de las otras dos *Citation II* (1,20 x 0,5). La puerta de la *Citation VII* mide 1,40 x 0,64 metros.



Cabina de pilotaje y cabina de pasajeros de un *CJ-4*. (Página web Cessna Co).

ción más moderna, con mayores prestaciones y con los requerimientos tecnológicos actualizados. La primera entrega de este modelo fue en 2010, y hasta enero de 2018 han sido recepcionadas 252 unidades, de las cuales 198 (79 por 100) están basadas en Estados Unidos, siendo Europa el segundo cliente con 26 (10 por 100) del total. La *CJ-4* viene configurado de forma estándar para seis pasajeros, pudiéndose solicitar en fabricación la configuración máxima de diez, y su precio básico actual alcanza los 9,41 millones de dólares. Sin embargo, la inconveniencia de embarcar material voluminoso sigue estando presente,

debido a que las dimensiones de la puerta de acceso (8) son similares a la de nuestros aviones, siendo la bodega de carga de pequeñas dimensiones.



*PC-24*. (Página web Pilatus Co).

### *Pilatus PC-24 (SVJ)*

La empresa suiza Pilatus Aircraft recientemente ha sacado al mercado lo que está empezando a ser considerado por la comunidad aeronáutica como el modelo más versátil de su categoría, el *Pilatus PC-24 SVJ (Super Versatile Jet)* (9),

(8) Las dimensiones (alto-ancho) de la puerta del nuevo modelo *CJ-4* son: 1,22 x 0,61 m.  
 (9) La primera certificación de este *SVJ (Super Versatile Jet)* fue expedida en diciembre de 2017.

pudiendo ser transformado de avión de pasajeros a avión de carga en cuestión de minutos gracias a disponer de una cubierta corrida y contar con la gran ventaja de tener una amplia puerta de carga adicional (10).

El *PC-24* está certificado para poder ser operado por un solo piloto y tomar en pistas cortas no asfaltadas, pudiendo configurarse para 10 pasajeros, además de contar con una bodega de carga de 2,5 m<sup>3</sup>; sin duda son factores a considerar para la posible sustitución de nuestros actuales *Cessna*. El precio básico actual de este SVJ es de 8,9 millones de dólares.



Cabina pilotaje avión *PC-24*.  
(Página web Pilatus Co).

A continuación, se presenta un cuadro comparativo de algunas prestaciones de los diferentes modelos de avión:

MODELO	MÁXIMO ALCANCE	VELOCIDAD CRUCERO	DISTANCIA DESPEGUE	DISTANCIA ATERRIZAJE	MÁXIMA CARGA	PAX	PUERTA DE CARGA	PRECIO BÁSICO
<i>CIT II</i>	1.200 NM	352 nudos	3.400 ft	2.200 ft	1.600 lb	7	No	0,5-0,3 M USD
<i>CIT VII</i>	1.800 NM	451 nudos	4.800 ft	2.700 ft	1.900 lb	6	No	1,5-0,8 M USD
<i>CJ-4</i>	2.100 NM	451 nudos	3.310 ft	2.700 ft	2.500 lb	6-10	No	9,41 M USD
<i>PC-24</i>	2.100 NM	425 nudos	2.690 ft	2.525 ft	2.500 lb	6-10	Sí	8,9 M USD

Considerando transformar la Cuarta Escuadrilla en otra de mayores dimensiones en cuanto a capacidades para misiones de apoyo logístico, vigilancia marítima y empleo táctico, las empresas Airbus Military/EADS-CASA fabrican los modelos *CN-235* y *C-295*, por un valor básico aproximado de entre 30 y 40 millones de euros por unidad, dependiendo de sus diferentes variantes y equipamiento. Debido al impacto tanto en personal como material e instalaciones, esta opción no puede ser la sustituta de los actuales aviones,

(10) Las dimensiones de la puerta de carga del *Pilatus PC-24* son: 1,25 x 1,30 metros.



Cabina de pasajeros de un *PC-24*.  
(Página web Pilatus Co).

sino que se contempla más bien como futurible de creación (11) de una nueva escuadrilla.

## Conclusiones

El uso continuado de las capacidades de los aviones de la Cuarta Escuadrilla distribuido en el amplio abanico de misiones que realiza, a un coste relativamente bajo para

el beneficio que de ella se obtiene, permite considerarla como una unidad de excelente eficiencia operativa para la Armada, y que tiene su máximo exponente en el cumplimiento de las misiones de apoyo logístico urgente a sus buques desplegados en zonas de operaciones.

Sin embargo, su antigüedad y su creciente obsolescencia dificultan la integración de nuevas tecnologías para la seguridad en el transporte aéreo que exigen las autoridades aeronáuticas, incrementándose los costes de modernización en plataformas con más de 30 años, las cuales no garantizan el correcto funcionamiento de los nuevos sistemas, lo que se traduce en la disminución de la conveniente y deseable disponibilidad que siempre ha caracterizado a esta emblemática Escuadrilla.

Después de una reflexión sobre las misiones que actualmente desempeña la Cuarta Escuadrilla y del actual mercado de aviones ligeros corporativos, puede decirse que el *Pilatus PC-24* sería un buen sustituto de los veteranos *Cessna* (una coincidencia que la denominación técnica del *Pilatus* sea similar a la de la primera avioneta, la *Piper Comanche PA-24*, que dio origen a la Cuarta Escuadrilla). Esta renovación sería una apuesta segura que iniciaría de nuevo una curva ascendente, dejando atrás un mínimo en la historia de la Cuarta.

---

(11) En la REVISTA GENERAL DE MARINA, núm. 276, enero-febrero 2019, se publicó un artículo del teniente de navío Sergio Duce Borao, titulado «Presente y futuro de la Patrulla Marítima española. La contribución al dominio de los mares desde el Aire», en el que se exponía la necesidad para la Armada de contar con aviones MPA para garantizar la libertad de acción de una fuerza naval de proyección, no pareciendo que el Ejército del Aire tenga el relevo de los «veteranos» *P3-Orion* en un puesto alto dentro de la larga lista de programas que debe afrontar.