



Adaptación al *cambio*

CARLOS MAESTRO FERNÁNDEZ
Coronel de Aviación
Fotografías del autor

PRIMEROS PASOS

El Ala 48 es una Unidad de las que se podrían denominar de reciente creación. No hace mucho tiempo se formó con la unión de dos escuadrones, que eran independientes y de no poca solera. Si nos atenemos a la antigüedad, los orígenes del 803 Escuadrón, típico escuadrón SAR (“Search and Rescue”) datan de los años cincuenta y los del 402, dedicado al transporte de personalidades, de 1975 cuando se creó la Unidad Especial de Helicópteros.

En el año 1992 por O. C. 02/92 del JEMA se unieron estos dos escuadrones y se creó el Ala 48, pero fue quizás en 1996 cuando tomó la forma actual y comenzó a funcionar como una Unidad indepen-

diente de FFAA. A partir de entonces, comenzó esta andadura que nos ha deparado multitud de misiones, anécdotas, hitos y circunstancias y que han hecho de este Ala una unidad muy peculiar que la han convertido en la más desplegable del Ejército del Aire (EA).

Han sido algo más de 15 años que han marcado de alguna manera una forma de trabajar, de vivir y de sentir que refuerzan el título de “adaptación al cambio” que encabeza este artículo.

¿Por qué incidir tanto en transformación y adaptación? Porque durante esos más de 15 años que se mencionan con anterioridad, más aquellos que previamente vivieron los escuadrones por separado, no se ha parado de cambiar y porque con el horizonte



Ejército del Aire

presupuestario y una limitación evidente de las plantillas, es lo que a priori la sociedad y el EA nos demandan.

Más adelante, en este dossier, se describen con mayor precisión las evoluciones que han sufrido cada uno de los escuadrones, pero para poder entender de una forma gráfica lo que se pretende decir con esto de la adaptación y transformación, habría que citar algunos de los hitos que caracterizan a la Unidad y que se citan a continuación:

La situación que se vivió a partir de aquella fecha de fusión fue que, durante un tiempo, el personal que estaba destinado en un escuadrón pasó a prestar sus servicios al otro o en alguno de los puestos que el Ala demandaba. El intercambio de funciones

y el compartir misiones tan diferentes fue un gran reto, no fácil, y que además enriqueció a unos y a otros; pero también causó algún estrago y aquellos que tenían unas expectativas en un tipo de misión y de vida, la vieron... digamos transformada. Muchos, decidieron cambiar de destino.

Y así se fue conformando una nueva Ala que todavía sigue en un proceso de cambio y adaptación, que nunca se pudo imaginar el alcance real de lo que sucedería. Si nos atenemos a la célebre frase de que "lo único permanente es el cambio", nos encontramos con un claro ejemplo, donde los destacamentos SAR permanentes de Santander o Coruña se fueron transformando en despliegues en Mozambique, Afganistán, Cabo Verde, Senegal, Mauritania, Yibuti y Decimomannu.

Aquella Unidad Especial de transporte de personalidades pasó a ser un escuadrón, el 402, de un Ala, cuyos tripulantes, además de atender la demandante misión VIP, tienen que compartir con el resto las múltiples misiones y destacamentos que el EA le encomienda al Ala 48.

SITUACIÓN ACTUAL

El destacamento permanente de Zaragoza del 803 SQN de helicópteros, los ICCS, s continuos para desplegar en los distintos teatros que nos afectan, las idas y venidas a Getafe por aquello de la unidad de Ala fija que allí se encuentra ubicada, el sínfin de movimientos con la SATA de Torrejón para sostener los despliegues en ZO, hacen, que el pequeño escuadrón de Abastecimientos sea grande en experiencia y eficacia (¡cuántas veces en cuestión de horas han sido capaces de solucionar un problema grave en Afganistán, Zaragoza, Yibuti o Decimomannu!!!), que la capacidad del escuadrón de mantenimiento se estire hasta parámetros difíciles de cuantificar y que el grupo de FFAA pueda estar en la brecha en misiones de muy diversa índole (VIP, SAR, CSAR, MEDEVAC, PR, VIGMA, SAO).

Quizás, el despliegue en Afganistán en mayo de 2005 y el traslado de los medios de ala fija y su personal a la Base Aérea de Getafe con la posterior incorporación de los aviones de la Guardia Civil, han sido los dos hitos que más han marcado a la Unidad en los últimos años.

Creo que la mayoría de los lectores conocen o pueden imaginar, que el trabajo de gestión, mante-

Quizás, el despliegue en Afganistán en mayo de 2005 y el traslado de los medios de ala fija y su personal a la Base Aérea de Getafe con la posterior incorporación de los aviones de la Guardia Civil, han sido los dos hitos que más han marcado a la Unidad en los últimos años.



Sobrevolando el impresionante Castillo de la localidad cordobesa de Belalcázar.

Equipos de mecánicos en tareas de inspección.



nimiento, abastecimiento, instrucción y operaciones aéreas de cualquier unidad aérea, es constante y permanente. Que un sistema de armas funcione para cumplir de forma precisa y segura una misión, es una labor que está bien asentada en el Ejército del Aire y que requiere del esfuerzo, dedicación y preparación de toda la organización. Aquí se puede ser claro al afirmar que no sólo basta con el funcionamiento correcto de la Unidad, sino que si toda la organización no está en la misma sintonía, el resultado sería “flor de un día” y acabaría por desvanecerse.

Es el propio EA el que se va transformando y adaptando de forma permanente a los nuevos tiempos, pero algunas unidades, motivadas por las peculiaridades de su misión principal, necesitan adaptarse quizás de otra manera.

ADAPTACIÓN AL CAMBIO

Echando un vistazo a los últimos años, hay factores determinantes dignos de mención que de manera más significativa apuntalan la manida frase de este dossier: “adaptación al cambio”.

– Prácticamente todas las noches se vuela con Gafas de visión nocturna (GVN) y aunque puedan parecer unos periodos de instrucción más, repercuten significativamente en los días de “después” y en este caso, no es solamente para el personal tripulante, sino que el personal de pista, barracón, contra incendios, combustible, torre de control y demás personal de una base que está dimensionada de “orto a ocaso”, cumple con creces su cometido.

– Se han abierto destacamentos en Herat, Cabo Verde, Senegal, Mauritania y Decimomannu. Y se ha desplegado en otros ya iniciados por el EA en la operación Noble Centinela y Atalanta. Son datos que representan por sí solos “Sites Survey”, dimensionamiento de contingentes, composición de “Kit” de despliegue, redistribución de personal y aeronaves y un largo etcétera que conocemos bien todos los que de alguna manera hemos tenido que convi-



vir con despliegues permanentes. Una de las lecciones aprendidas, es que, aunque la decisión sea urgente -para ayer-, es muy importante pensar en el medio plazo: Hay que dimensionar el personal, material y el número de aeronaves que garantice el cumplimiento de la misión, “pero ni uno más”.

– Aproximadamente 1.200 salidas al año en misiones VIP, de las cuales el 40 % aproximadamente se realizan fuera del “horario de trabajo”.

– Se mantienen 3/4 tripulaciones diarias de alarma: VIP, SAR helicópteros y SAR aviones y un destacamento en la B. A de Zaragoza (total 20 personas)

De forma resumida, si escogemos los últimos tres años, el 402 ha realizado unas 3.600 salidas en misiones reales. Siempre se ha mantenido el destacamento de Afganistán y siempre ha habido un destacamento en la operación Noble Centinela, Atalanta o Unified Protector, que junto a las que se realizan para la Guardia Civil en Mauritania, Senegal, Cerdeña o Almería, supone que el número de despliegues simultáneos sea de como mínimo 3 y ocasionalmente 5, si contamos el permanente de Zaragoza.

Hay que dimensionar el personal, material y el número de aeronaves que garantice el cumplimiento de la misión, “pero ni un@más”.

Sabemos que mantener las tripulaciones entrenadas en tanta variedad de misiones requiere un nivel de instrucción muy demandante. Los simuladores, las semanas de tiro y el entrenamiento con Gafas de Visión Nocturna (en inglés NVG) son otra faceta de las misiones, que involucran también de forma permanente una cantidad importante de personal, que se encuentra fuera de casa y que no se puede contar con él para el trabajo cotidiano de la Unidad. Es mucha demanda de efectivos y las cuentas podrían no salir.

Es posible que tan solo haya una manera de que salgan y ésta, podría ser con una cierta inversión de

En la isla de La Palma en el Roque de los Muchachos.

Ajustando los difusores de firma infrarroja.





Super Puma del 803 Escuadrón en la Base de Herat.

las tendencias. En las últimas décadas, la tendencia natural de las empresas se ha dirigido, entre otras cosas, hacia la especialización. El EA no podía ser menos y ha seguido esa tendencia. De forma práctica podemos decir que para mantener una aeronave es necesario contar con personal de estructuras, electrónica, electricista, hidráulica, armeros, elementos dinámicos y un sinfín de subespecialidades más. ¡Es perfecto!, pero para ello es necesario disponer de una gran cantidad de personas. Nos podríamos referir a otras áreas y especialidades y llegaríamos a la misma situación.

D.4 VIGMA en la Base Aérea de Getafe.

Cuando despliegas y mantienes los cometidos nacionales intactos, esa cantidad de personas hay que multiplicarla considerablemente y así se entra en una espiral difícil y costosa y con una cantidad de personas de las que no dispone. El destacamento de

HELISAF en estado de alerta inmediata permanente durante seis años y que en cada salida desplaza para volar como mínimo dos helicópteros, está compuesto por 3 helicópteros, 4 tripulaciones, un administrativo, 5 mecánicos de mantenimiento (entre suboficiales y personal de tropa), 1 de electrónica, 1 armero y un MAE electricista. El criterio es el mismo que se sigue en el Ala y en otros destacamentos. Es una especie de todos para todos. El trabajo es duro y las jornadas laborales extensas, pero la disponibilidad es encomiable y el resultado, creemos que excelente.

NUESTRA REALIDAD

Quisiera resumir todo esto con un ejemplo cotidiano y real, sin acudir a las acciones, algunas heroicas, de los destacamentos y que refleje el espíritu del Ala 48: “En un vuelo de transporte de personalidades (VIP) a la comunidad valenciana, uno de los helicópteros tuvo que quedarse en el lugar de toma por problema mecánico. En el caso que nos ocupa, era un campo de fútbol. No es frecuente pero tampoco del todo inusual que las aeronaves sufran incidencias, lo particular es que en el caso de helicópteros, sucede en no pocas ocasiones, en zonas varias de la geografía, donde no se dispone de instalaciones, tampoco de plataformas, equipos AGE ni tan siquiera de los medios normales de seguridad y protección. La gestión de averías siempre es ardua, pero cuando lo es fuera de bases y/o aeropuertos... uff!!!, se complica considerablemente. Obviamente la tripulación se pone en contacto con su Unidad para darle las novedades pertinentes, gestiona con las fuerzas y cuerpos de seguridad del





estado la seguridad de la aeronave allá donde se encuentre y comienza las labores de identificación y resolución de las averías. ¡Manos a la obra! empieza el ciclo de llamadas, de todo tipo, para comunicar tan significativa novedad. En la mayor parte de los casos, los vuelos de esta Unidad son lo suficientemente significativos como para “preocuparse”.

No suele ser en horario de trabajo, sería increíble pensar que Murphy está descansando, sino que ...siete de la tarde, por poner un ejemplo y...” todos a correr”. Hay que localizar a varios mecánicos, localizar los repuestos y posicionarlos a todos en el lugar de los hechos. Ya se imagina el lector: abastecimientos, SL-2000, vehículos, autorizaciones, contactos con determinadas autoridades, etc. Quizás, hora y media después, ya de noche, despegan un helicóptero con NVG, de indicativo Puma o Barbo, que son los del 402 y 803 SQN, rumbo a la zona en la comunidad valenciana, y algún vehículo por carretera hace lo propio.

El mecánico tripulante de la aeronave averiada, con los dos pilotos de apoyo, realizan en la zona en cuestión, las labores de desmontaje y preparación de resolución de la avería que las herramientas abordó les permiten. No es cuestión de describir el resto de la historia y por eso nos desplazamos hasta la finalización de la misma: a altas horas de la madrugada la avería quedó solucionada y ambas aeronaves despegaron del campo de fútbol y se recuperaron en la base aérea de Cuatro Vientos, sin

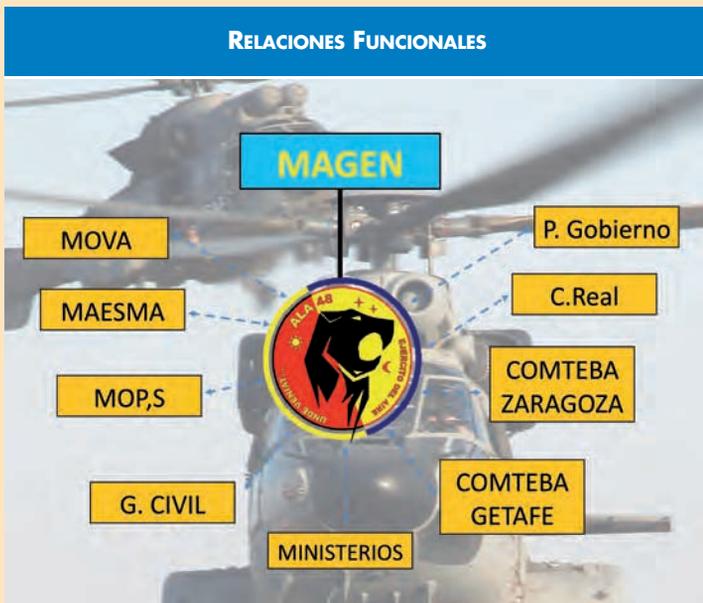
más novedad que la que se ha narrado. Al día siguiente pudieron cumplir con otras misiones que tenían encomendadas y no hubo que cancelar ninguna. El disponer de NVG y todos los tripulantes entrenados y calificados, fue un plus que colaboró de forma decisiva en esa cadena que permite que las cosas sucedan.

¿Qué tienen de particular estos acontecimientos que se han descrito? Primero, que de ser otro el lugar de avería, los “tempos” serían distintos y se podría pensar en posponer todas estas acciones a, por

HD.21 participando en un ejercicio con el SAMUR.

Armeros de HELISAF revisando el armamento.





lo menos, el día siguiente, pero no se puede cuando se está en "medio del campo". Segundo, que no se trata de un caso aislado, sino que, como el número de aeronaves con las que se cuenta es tan reducido, resulta del todo imprescindible que se recupere la aeronave y esté operativa con urgencia. Y tercero y quizás el más significativo de lo que se pretende narrar..., en cuestión de minutos se puso en marcha un dispositivo eficaz, que involucró a gran parte del personal de la unidad y de la base que nos presta los servicios de apoyo.

Si elegimos al azar un momento cualquiera, por ejemplo el que está sucediendo en el instante que se escriben estas letras, se está produciendo una misión de aeroevacuación médica en Afganistán, se

está volando una misión en la operación Unified Protector, hay un helicóptero y un avión de alarma SAR y se están desarrollando misiones VIP. Cualquiera de ellas es tan vital, que si fallase alguna, las consecuencias serían... significativas. No se dispone en la línea de aeronaves de suficientes aviones y helicópteros, como para que, si falla uno, se disponga de otro y ya se reparará, sino que es del todo imprescindible que la respuesta sea lo más rápida posible.

Por todo lo anteriormente descrito, por la cantidad de misiones y despliegues que el Ala tiene asignados y por el reducido número de personas que la conforman, es por lo que la disponibilidad real de todo su personal es permanente y la razón que permite su funcionamiento y el cumplimiento de la misión.

La adaptación al cambio y transformación de la que hablábamos es "ésta": Ningún ejército de ningún país, al menos de los que el autor tiene conocimiento, consigue con 6 helicópteros (7 en un futuro próximo), mantener 3 desplegados de forma permanente en un teatro como el afgano, otro desplegado en Zaragoza, mantener una alarma SAR dando además cobertura al polígono de Bardenas, entrenar a todas sus tripulaciones para misiones tan demandantes como el Personnel Recovery, MEDEVAC, SAR y VIP, y todo ello con calificación en NVG y.... realizar todas las revisiones que ello conlleva. Sólo hay que echar cuentas y cada cual que saque sus conclusiones.

Las cifras en lo relativo a la flota de aviones SAR y helicópteros VIP son muy similares: 3 D-4 VIGMA (CN.235) + 2 D-4 VIGMA de la Guardia Civil y 6 helicópteros HT.21/27 del 402 escuadrón VIP. Desde que se recibieron los primeros aviones, prácticamente se han mantenido 2 desplegados.

MEDIOS MATERIALES Y HUMANOS

Se han descrito de una manera genérica los motivos por los que se considera que el Ala 48 está adaptada a ese cambio al que obligan los nuevos tiempos y retos. Ahora es importante ver qué estructura tiene y con qué personal cuenta la Unidad para afrontarlos.

La estructura del Ala no difiere mucho de otras que están ubicadas en zonas donde comparten base aérea, aunque sí es verdad que el hecho de tener el escuadrón del Ala fija (803 SQN SAR) en la base aérea de Getafe, la hacen un poco diferente. Su organigrama de dependencias orgánicas y funcionales se representa en un diagrama que se puede ver (figura 1) y que en grandes pinceladas quiere decir que su mando orgánico es claramente el Mando Aéreo General (MAGEN) y mantiene relaciones y dependencias funcionales con Jefatura SAR, MACOM, Guardia Civil, Base Aérea de Cuatro Vientos y B. A. de Getafe. Además y motivado por los destacamen-



Figura 1



tos que desempeña, se establecen otras no de tipo "oficial" con mandos como el MOVA o MOP,s por ejemplo, que permiten realizar determinadas gestiones de forma más eficaz. No se puede pasar por alto que el hecho de que uno de sus escuadrones sea el 402 SQN de transporte de personalidades implica contactos de carácter rutinario con Casa Real, Presidencia de Gobierno, y resto de ministerios y por tanto se amplíe aún más el abanico del organigrama que anteriormente se mencionaba.

Veamos ahora otros factores que también son claramente diferenciadores, su personal. En este sentido se pueden apreciar algunos matices significativos; si miramos la distribución del mismo en oficiales, suboficiales, militares y tropa y marinería y personal civil, vemos que es mucho más un rectángulo vertical que una pirámide y que el personal civil es casi inexistente. El número de cada uno de los colectivos es bastante similar.

¿Por qué sucede esto? La causa fundamental viene motivada por la misión. Los escuadrones que componen el Ala, como ya se ha mencionado, son de transporte de personalidades, búsqueda y salvamento, vigilancia marítima, salvamento de combate en particular y *personnel recovery* en general. Este perfil de misión requiere de una cantidad importante de especialidades, desde pilotos, mecánicos, operadores de grúa y tiradores/rescatadores hasta

buscadores y operadores de RADAR y FLIR. En total tenemos como resultado que existen más tripulantes que personal de apoyo (150 tripulantes frente a 120 del resto de personal del Ala 48 entre Cuatro Vientos y Getafe). Como resumen podemos decir, en función de la cobertura de plantillas, que el número de oficiales es de 73, el de suboficiales es 125 y el de tropa 82. El personal civil, aunque el existente es tan importante en calidad como el resto, la cifra de 7 no es significativa y representa otra diferenciación clara con el resto de unidades.

De todos, una media de 80 personas siempre están ausentes de la unidad, siendo en no pocas ocasiones casi un 50 % de la misma, las que no se encuentran presentes.

El EA en toda su extensión es el artífice de que unidades como el Ala 48 cumplan con su cometido. De forma más concreta, muchas de las misiones mencionadas no serían posibles sin la participación del EZAPAC, Ala 49, 802 SQN, Ala 78, CLAE, Ala 35 y nuestra querida Base Aérea de Cuatro Vientos. A todos y desde estas líneas, muchas gracias.

Al personal del Ala 48, decirle que en ocasiones se cumple aquello de Shakespeare: "sufrimos demasiado por lo poco que nos falta y gozamos poco de lo mucho que tenemos" ¡Qué honor contar con vosotros! •

Super Puma del 402 Escuadrón, al fondo las cuatro torres que han cambiado el paisaje urbanístico de Madrid.