

*European Air Transport Training*

# 13 aviones, una definición: *polivalencia*

**BERNARDO ZARALLO**  
*Fotografías del autor*



DURANTE DOS SEMANAS HA TENIDO LUGAR EN ESPAÑA EL EJERCICIO DE TRANSPORTE EUROPEO EATT 2013. PARTICIPARON AERONAVES Y PERSONAL DE LAS FUERZAS AÉREAS DE ALEMANIA, HOLANDA, REPÚBLICA CHECA, BÉLGICA, ITALIA, FRANCIA, SUECIA Y ESPAÑA. ADEMÁS CONTÓ CON LA PRESENCIA DE OBSERVADORES DE BULGARIA, GRECIA, LUXEMBURGO, PORTUGAL, NORUEGA Y EL REINO UNIDO. UN HÉRCULES SUECO Y, POR PRIMERA VEZ EN ESPAÑA, UN C-27J ITALIANO HAN CONSTITUIDO LAS NOVEDADES RESPECTO A LA EDICIÓN ANTERIOR EN CUANTO A PARTICIPANTES.

La noche ha comenzado despejada, la temperatura ha refrescado; durante la tarde, fruto del calor reinante durante las horas previas, han tenido lugar tormentas eléctricas y con agua. No se oye ruido alguno; estoy en medio del campo rodeado de plantas de alcachofas, vides, trigo, pájaros y pequeños mamíferos que salen a la caza de lo que será su primera presa. No estoy aquí por casualidad; en medio de estas fincas se encuentra una pista de aterrizaje no preparada de unos 900 metros de largo, iluminada con cuatro pequeñas balizas que delimitan la “caja”. En breve, si los planes se cumplen, los aviones turbohélices más grandes y pesados disponibles en las fuerzas aéreas europeas en la actualidad, realizarán tomas y despegues de alto rendimiento. A mi lado permanece



personal de la EADA, responsable de las operaciones en el campo. Pasamos el rato contando anécdotas de los últimos despliegues activos en Afganistán, Chad, Índico y demás lugares remotos de medio mundo.

A lo lejos aparece una luz que se confunde con la de las estrellas inicialmente. Cincuenta segundos más tarde ha crecido y ya somos conscientes de que se trata de un avión en ruta descendente hacia nosotros. La radio recibe instrucciones en inglés, ocho aviones de distintas nacionalidades se apresuran para ordenadamente tomar en la pista de Ablitas, no hay mucho margen de error. Un minuto antes de la toma despliega el tren, las luces crecen y podemos contemplar ya las rojas y verdes que nos indican la posición y rumbo del aparato. Ya no hay tiempo para rectificar, una masa de aire se retuerce y el



avión nos sobrepasa a unos escasos metros de nosotros tomando instantes después, frenos a tope y reversa en los motores completan la operación. En cabina los sudores de los tripulantes dejan los trajes de vuelo empapados; los me-

cánicos abandonan su puesto para mirar por la ventanilla. El avión C-130 Hércules sueco ha tomado dentro de la zona prevista. Clavado en la pista, hace un giro de 365 grados, la polvareda que se levanta parece un huracán y cubre durante unos minutos una hectárea de terreno; es difícil mantenerse cerca del escenario, pero lo emocionante de la experiencia justifica estar “hasta arriba” de arena. La cámara y lentes sufren pero

cumplen con lealtad, ya habrá tiempo de analizar el parte de daños.

El avión avanza hacia nosotros, un señalero lo dirige hasta la cabecera, aquí un par de metros son la diferencia entre el éxito o quedar atrapado. El avión comienza a girar

**«La creación de la EATT persigue avanzar hacia una mayor interrelción en la gestión de las misiones logísticas y ayudará a maximizar los escasos recursos disponibles en este campo»**

en redondo con una mínima iluminación. En medio de la nada descarga “el paquete” y se prepara para continuar su misión. Antes mecánico y jefe de carga bajan para un chequeo exterior al avión en caliente. Cinco minutos después de nuevo se oye “ruido” en la radio, pide permiso para despegar, frenos a tope, *clearance to take off!*... y en menos de 15 segundos el avión sale disparado, camino de su siguiente objetivo: No perderse por el desierto de las Bardenas Reales donde todo tipo amenazas le esperan. Por un lado, los sistemas SHORAD de EADA, tipo ESPADA y MISTRAL, rastrean el cielo escondidos en sus madrigueras a

Motores a plena potencia.

## PAÍSES Y AVIONES PARTICIPANTES

- BÉLGICA  
1 C-130 del 15 Wing Transport Aérien.
- PAÍSES BAJOS  
1 C-130 del 336 Squadron, Eindhoven Air Base.
- FRANCIA:  
1 C-130 del Escadron de transport 02.061 "Franche-Comté".
- ALEMANIA  
3 C-160 'Transad' de Lufttransportgeschwader 62, Base Aérea de Wunstorf.
- REPÚBLICA CHECA  
1 C-295 de la 24th Air Transportation Base at Prague-Kbely.
- ITALIA  
1 C-27J de la 46 Brigata Aérea, Pisa.
- SUECIA  
2 C-130 del Skaraborg Wing, F 7, Satenas.
- ESPAÑA  
1 C-130 'Hércules' del Ala 31 (BA Zaragoza).  
1 C-295 del Ala 35 (BA Getafe).  
Cazas F-18 del Ala 15 (BA Zaragoza).

### – UNIDADES EJÉRCITO ESPAÑOL PARTICIPANTES EN EL OPERATIVO

Mando del Ejercicio: Estado Mayor del Aire/División de Operaciones (Cuartel General del Aire, Madrid).  
Mando Aéreo de Combate (Base Aérea de Torrejón, MACOM).  
Cuartel General de Movilidad Aérea (Zaragoza).

– PROPORCIONARON MEDIOS AÉREOS  
Ala 31 (Zaragoza).  
Ala 35 (Getafe).  
Ala 15 (Zaragoza).

– PROPORCIONARON PARACAIDISTAS  
Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA).

– PROPORCIONARON APOYO LOGÍSTICO  
Base Aérea de Zaragoza.  
Jefatura de Servicios Técnicos y Telecomunicaciones (JSTCIS).

– PROPORCIONAN APOYO A LAS OPERACIONES AÉREAS  
Grupo Norte de Mando y Control (GRUNOMAC).  
Grupo Central de Mando y Control (GRUCEMAC).

– PROPORCIONAN APOYO A LOS LANZAMIENTOS EADA (preparación de cargas).  
Polígono de Bardenas Reales y destacamento de Ablitas (lanzamiento paracaidistas).  
Ejército de Tierra/Campo de Maniobras de San Gregorio (lanzamiento de cargas).  
– PROPORCIONA ELEMENTOS DE DEFENSA ANTIÁEREA EADA (Sistema SPADA).

la espera del desconfiado transporte, que una vez enganchado poco podrá hacer, más si cabe si estos viejos aviones no han sido modernizados. Tras el sueco, llegarán aviones Hércules franceses, belgas, holandeses y españoles, C-295 checos y españoles, C-27J italianos y un único Cn-235 francés.



A día de hoy todos los aviones de transportes de carga pesados o medianos, son imprescindibles para cualquier misión que se quiera llevar a cabo sea cual sea su carácter. La mayoría de ellos cuentan con mu-

chas horas y años en sus cuadernas, y apenas han recibido modernización y equipos con los que defenderse ante los distintos escenarios beligerantes presentes en estos momentos. Normalmente son los primeros en llegar y los

**«España es el lugar idóneo. La Base Aérea de Zaragoza cuenta con instalaciones capaces y además se pueden crear escenarios para recrear situaciones complejas en un espacio reducido»**

últimos en partir. Son muy escasos en número y su demanda se multiplica a medida que aparecen conflictos nuevos. El nuevo A-400M aliviará en parte el problema, pero hasta su entrada en servicio todavía que-

dan muchos años, y mientras tanto habrá que continuar sacando partido a los medios disponibles ahora.

Las misiones de esta jornada se prolongarán hasta las 02:00 de la madrugada y acaban sin ningún incidente que



destacar, cosa extraña por el alto riesgo de imprevistos que pueden ocurrir en este tipo de vuelos. De hecho, horas antes la pista permaneció por un tiempo bloqueada por el pinchazo acacido en el C-295 checo y que fue reparado en dos horas. En la edición del año pasado un C-130 francés impactó en pleno vuelo con un buitre y sufrió desperfectos que lo mantuvieron en tierra varios días.

## REFLEXIÓN

Estamos ante una de las decisiones más acertadas dentro de la política de defensa común. La creación de la

EATT, compuesta en la actualidad por 18 países, persigue avanzar hacia una mayor interrelación en la gestión de las misiones logísticas y ayudará a maximizar los escasos recursos disponibles en este campo. No solo se trata de aprovechar el material, sino de juntar equipos de 500 personas de diferentes nacionalidades, lenguas y orígenes para trabajar juntos por un bien común. Todo un *hándicap* precisamente por la falta de tradición en este campo. El presente y el futuro del transporte debe pasar por crear una Europa más unida y comprometida, que sea capaz de afrontar de manera

*El Transall alemán, reluciente. El Hércules sueco, que se estrenaba en nuestra geografía, llevaba incorporada la burbuja sobre fuselaje. Marcas de lanzamientos. El C-295 checo ha participado en las dos ocasiones. El C-27J, que junto con el C-295M, ambos europeos, compiten en un mismo sector. Antes del despegue los mecánicos y operadores de carga inspeccionaban el aparato.*

independiente cuantos retos se propongan. La ayuda de Estados Unidos, nuestro aliado natural, puede no estar siempre disponible, pues tiene muchos compromisos que atender y sus recursos e intereses en Europa se están reduciendo año a año. La EDA (Agencia Europea Defensa) tiene tra-



bajo por delante y debe ser capaz de sacar partido a los presupuestos y poner de acuerdo a las distintas voluntades; hoy ya contamos *Air Transport Fleet* con 16 áreas de colaboración para los países participantes.

Por su parte España se ha erigido como un lugar idóneo para el entrenamiento, gracias a que en la Base Aérea de Zaragoza contamos con un Ala de transporte famosa en el mundo entero, pues raro es el país en el que no haya tomado alguno de nuestros "Dumbos". Su casa tiene unas instalaciones magníficas, capaces de albergar cuantos aparatos se desee, y por último los es-



cenarios para recrear en un espacio reducido situaciones complejas, hacen del coste/ eficiencia un ratio difícil de superar en cualquier otro lugar. Igualmente en Sevilla permanece la línea de montaje del A-400M, y hemos desarrollado una exitosa familia de aviones de pequeño y mediano tonelaje.

Otra aportación en materia logística la lideró la OTAN creando en 2009 el *NATO Strategic Airlift Capability*, en la que doce países operan tres aviones C-17 *Globemaster* con que poder acometer traslados a larga distancia de gran cantidad de carga. Los C-17 operan con personal y tri-



pulaciones mixtas desde la Base Aérea de Papa en Hungría, y a hasta la fecha son miembros de este programa Bulgaria, Eslovenia, Estados Unidos, Estonia, Finlandia Holanda, Hungría, Lituania, Noruega, Rumanía, Suecia y Polonia. Cuando existe urgencia, o no hay otra opción, la OTAN a través del programa SALIS opta por el alquiler a alguna empresa rusa de material A-124 *Ruslan* o *Ilusiyin*, como es el caso de España

**«En 2004 fue el primer encuentro internacional de transporte, con Hércules norteamericano, británico, francés y español, un Transall alemán, así como C-295 y 235 turco y español»**

para sus operaciones logísticas en Afganistán, aunque a un coste sensiblemente superior. Continuemos con la descripción de la misión de nuestro Hércules sueco, que dejamos en la llanura de la Bardenas Blanca. Debe sobrevolarla de la manera más sigilosa, sin luces, y si pudiera sin motores para no despertar a los miembros de la EADA, cosa que esta vez no es posible; los alertadores han detectado las amenazas te-

*Llegada del Hércules holandés. A pesar de compartir nombre, cada ejemplar era diferente. La pista de Ablitas, de unos 900 metros, es ideal para este tipo de entrenamientos. Oculto entre su propio polvo. C-295 del Ala 35 y Hércules que, a pesar de ser escasos, son omnipresentes. Radar móvil. El jefe de carga no puede despistarse en tan poco espacio.*

rrrestres; segundos después, el avión suelta *chaff* y se escudriña volando a muy baja altura intentando escabullirse. Tras lograrlo, avanza hacia su nuevo objetivo, el polígono de San Gregorio, donde lanzará carga de la que en un supuesto hipotético podría depender la supervivencia de sus aliados. En apenas dos horas y pico de vuelo la tripulación ha sido capaz de enfrentarse a distintos retos con respuestas imaginativas en escenarios variados de montañas, llanuras, desierto y bosque. Igualmente las condiciones meteorológicas han sido de lo más variadas, combinando soles radiantes con tormentas, vientos huracanados....

## MISIONES

Dependiendo del país y el número de aviones han operado dos tripulaciones o solo una, y en función de las prestaciones del aparato el entrenamiento ha sido uno u otro. El entrenamiento ha consistido en:

- Planeamiento conjunto de misiones.
- Navegaciones a distintas cotas, en solitario o formaciones con diferentes grados de amenazas.
- Movimientos en aeródromos sin apoyo externo.
- Tomas y despegues en aeródromos nos preparados.
- Vuelos nocturnos con y sin gafas de visión nocturna.
- Aeroevacuaciones.

Un poco de historia: en 2004 tuvo lugar un primer encuentro internacional de transporte llamado ETAM 04 *European Tactical Airlift Meet*, que congregó aviones Hércules norteamericano, británico, francés y español, un Transall alemán, así como C-295 y 235 turco y español. Se llevaron a cabo misiones similares a las del presente curso, aunque en este caso existía una competición con modalidades diversas, entre ellas tiro. Nueve años después el EATT ha tomado el relevo, y esperamos sea para quedarse ■