

Icaro: el Grupo de Material

JOSÉ M. RODRIGUEZ DEL CASTILLO
Comandante Ingeniero Aeronáutico

ANGEL HERNANSANZ MERLO
Capitán Ingeniero Aeronáutico

JOSÉ BAOS PÉREZ
Capitán Ingeniero Aeronáutico

CUANDO se ordenó el traslado a la Base Aérea de Aviano de 8 C-15 y 2 TK-10 del Ala 31 para operar durante algo más de cuatro meses, el Grupo de Material y más concretamente el Escuadrón de Mantenimiento del Ala 31 llevaban más de 20 años desplegando con los T-10 por un sinfín de países que iban desde Namibia a los EE.UU., y más de siete años con el C-15 por casi todos los países europeos de la NATO, si bien por vez primera, íbamos a operar codo con codo, unidos en un destacamento conjunto, lo cual, resultó en un auténtico desafío por varias razones.

Primeramente, aún se estaba en proceso de finalizar el programa de modificación de los C-15

que supuso el establecimiento en la Base Aérea de Zaragoza de un anexo de las fábricas de aviones McDonnell Aircraft Co. y CASA durante más de dos años y medio, mermando drásticamente al Escuadrón de Mantenimiento de personal y equipo de apoyo, y aumentando el trabajo del Escuadrón de Abastecimiento que hubo de redistribuir niveles hacia Torrejón y gestionar el repuesto y el equipo que emplearon las empresas contratantes, en medio del proceso de traslado de sus instalaciones a las antiguamente empleadas por la USAF, y que fueron «retrocedidas» tras la marcha de la 16th. Tactical Training Wing.

Esto supuso que pocos días antes de comenzar la operación se hubieran de recuperar los aviones



desplazados a Torrejón durante el proceso de «retrofit» del C-15, cumplimentando todas las operaciones necesarias para su envío al destacamento. El grueso del

CARTA DESDE AVIANO

JUAN C. MOÑINO FRUTOS
Teniente de Aviación

«Eran aproximadamente las 18:50 horas locales; el Dumbo 26 se dirigía a la zona de reabastecimiento, sobre el mar Adriático. Ya había anochecido; de repente, silencio; la luna, majestuosa, llena y roja, comenzaba a aparecer en el horizonte; un horizonte liso y despejado en el que destellaban, a lo lejos, algunos focos tormentosos.

Unas millas al norte, fácilmente visibles, latían las luces de un país aparentemente en calma, pero sólo eso, «aparentemente». El Dumbo 26 esperaba a

la formación Ebro 35, una pareja de EF-18 que velaban, junto con otros aviones de la OTAN, para que en los cielos de ese país, la calma fuese real».

Viernes, 17 de marzo de 1995. Aviano. Italia.

Querida Miriam:

Esta es la primera carta que te escribo en tu corta vida; hoy cumples 14 meses y papá no puede estar contigo para celebrarlo. Algún día, cuando la

puedas leer, comprenderás porqué. No soy yo sólo el que no está cuando su hija cumple meses. Esta vez hay muchas más personas como papá: sus hijos cumplen meses, años, es su aniversario de boda, y ellos no pueden celebrarlo como quisieran.

Pero yo, al igual que todos los que están aquí conmigo o los que ya han pasado por aquí, elegimos una profesión que nuevamente requiere que nos separemos de nuestras familias. En esta ocasión no es porque me haya ido a Canarias, o a Torrejón, o a Albacete, no. Esta vez, papá está en Italia por unas cuantas semanas, porque nuevamente, los Dumbos, los Hércules del Ejército del Aire español, tienen que actuar en una guerra, si bien, ahora



trabajo se centró principalmente en la revisión exhaustiva y puesta a punto de los dos sistemas de avión que en tiempo de paz menos abortos generan, las contra-

medidas electrónicas activas y pasivas y el lanzamiento de armas, pero que en una operación sobre zona de guerra, pasan a tener la máxima prioridad, requi-

riendo la más alta fiabilidad de los mismos.

Esta fue una penosa tarea, pues las grandes modificaciones llevadas a cabo durante el «retrofit», especialmente en el cableado de los aviones, tuvieron como consecuencia numerosos «circuitos abiertos» por fallos en conectores, pasamamparos, etc., que con frecuencia afectaban a mazos de cables no modificados y que generaron largos procesos de reparación.

Por otra parte, cuando hace doce años se decidió acometer la compra de los EF-18, las condiciones políticas y económicas aconsejaron comprar repuesto y equipos para equipar dos bases principales y, con algunas limitaciones, equipar un destacamento de cada una de ellas.

Pocos pudieron pensar entonces que a comienzos de 1995, además de las operaciones normales desde las dos bases (Zaragoza y Torrejón), los destacamentos a realizar serían simultáneos en Italia y en Noruega, considerando además la magnitud de los mismos, en especial del primero. Por ello, ha sido necesario emplear mucho trabajo de coordinación entre las dos Alas de C-15 para conseguir con éxito la preparación del equipo de apoyo necesario para afrontar ambos desafíos.

Cuando con el devenir de los

están acompañados por los Ebro (los C.15 de Zaragoza) y próximamente por los Póker (los C.15 de Torrejón). Unos se van, otros vienen, pero hija, los Dumbos siguen aquí, al igual que los demás, con un objetivo claro: contribuir de alguna manera a que haya paz.

El verano pasado, cuando te dabas tus primeros baños en la piscina, los mayores hablábamos de la posibilidad de que los F-18 fuesen a Italia a participar en la Deny Flight, una operación de la OTAN que pretende negar el vuelo sobre Bosnia. Nadie sabía nada seguro, y por fin, allá por octubre, se llegó al acuerdo de que sería Aviano, al norte de Italia, la base que acogería a 8 C.15 y 2 TK.10 españoles.

Todo el personal destinado en Zara-

goza se revolucionó. Había nervios, no sólo por lo que significaba la misión en sí, sino por todo lo que arrastraba: despliegue de medios y personal a Aviano; alojamiento para cerca de 200 personas que iban a componer el destacamento; y lo que parecía imposible: acomodar todas las instalaciones necesarias para el funcionamiento normal del destacamento dentro de un reducido espacio en la base de Aviano. Todo tenía que estar listo el 1 de diciembre de 1994.

En desplazamientos iniciales de algunos jefes se resolvió el tema del alojamiento; los hoteles estaban a hora y media de camino por autopista. Con el tiempo se fueron acortando las distancias entre los hoteles y la base. Estos

jefes también trataron temas relativos a los procedimientos operacionales dentro de la base, así como requisitos necesarios por parte de las tripulaciones para poder operar en esta misión.

En el Grupo 31 se comenzó a nombrar las tripulaciones; papá no tenía el nivel mínimo requerido de avión, así que esta vez no pudo ser. Papá se tuvo que conformar con ser miembro del equipo ALCE (Airlift Control Element) y junto con los demás componentes del mismo, luchar para que el despliegue de la «Operación Icaro» saliese bien.

Los ALCE's nos echamos a temblar cuando 3 días antes del comienzo del despliegue, una falta de coordinación retrasó el avión que iba a trasladar el equipo inicial, así como a los primeros

años se comprendió que el equipo de apoyo y repuesto disponible para dotar los destacamentos que se avecinaban eran insuficientes, se estudió conjuntamente entre el MALOG y las Alas la definición de un «kit de despliegue», dependiente de la Dirección de Abastecimiento, que permitiera dotar los destacamentos considerados de gran magnitud. Esta necesidad se puso claramente de manifiesto el año pasado, cuando aviones del Ala 12 se desplazaron a la Base Aérea de Nellis pa-

ra participar en el ejercicio «Red Flag», y en donde el MALOG/DAB hubo de poner en marcha una agresiva política de activación de adquisiciones en su apoyo. Lamentablemente, cuando se produjo la orden de traslado a Aviano, el proceso de consolidación del «kit de despliegue» estaba en una fase intermedia, con algunos materiales recepcionados y otros en diversas fases de adquisición.

Esto tuvo como consecuencia un laborioso proceso de definición

de necesidades y contable hasta conseguir acopiar todo lo necesario para la futura misión.

Finalmente, tampoco fue desdeñable la preparación de los dos cisternas TK-10 que hubieron de ser configurados con los depósitos internos de combustible de 3.600 galones y probados, intercalando estos trabajos en la de por sí apretada agenda de mantenimiento de los Hércules.

EL DESPLIEGUE

Una visita previa a la Base de Aviano permitió delimitar las instalaciones y material que la USAFE podría prestarnos o alquilarnos y que en lo referente a nuestro Grupo consistió básicamente en 4 HAS (Hardened Aircraft Shelter) para los C-15, personal y material desplegado, dos pequeñas plataformas «Pad's» donde aparcar los T-10, espacio en polvorines, diverso equipo de apoyo de uso general, posibilidad de acceso a diversos talleres e instalaciones para cumplimentar trabajos de mantenimiento, el suministro de combustible y oxígeno líquido y finalmente la posibilidad de comprar artículos de su sistema de abastecimiento local.

Especialmente importante fue el acuerdo de cooperación con el destacamento del Cuerpo de Marines de los EE.UU. estacionado



comandantes de aeronave que iban a participar en la misión. «¡Si se retrasaba la salida de un avión, qué ocurriría 3 días después, que había 7 aviones espaciados cada media hora!». Los problemas de la carga quedaron más o menos solucionados. La EADA se encargó de la preparación de las cargas. De nuevo, aparecen problemas cuando las previsiones de la carga a transportar se desmoronan con 2 días a la vista. Los supervisores de carga necesitaban saber con precisión qué se iba a llevar, y continuamente había cambios. Al final se coordinó todo y, pese a que hubo fallos, se logró llevar a cabo el despliegue dentro de unos límites aceptables. Así lo demuestra el que en 4 días se realizasen 22 salidas dentro de

los horarios fijados, con aviones T.10 y el apoyo de dos T.19 del Ala 35. El día 28 de noviembre partían los 8 F-18 y los 2 KC-130 que iban a permanecer destacados. Todo el personal que requerían a su alrededor ya estaba en Aviano.

A su vez, en el Centro de Alerta se montaba un servicio de enlace con Aviano, realizado por un oficial del Grupo 31, otro del Grupo 15 y un oficial superior de la Base de Zaragoza; al WOC llegan las peticiones de material necesario; allí se hace un seguimiento minucioso del personal que va y viene, y, en coordinación con la SARTA se dispone el material y personal (militar, civil o familiares) que viajará en la estafeta de los lunes, miércoles y

viernes, realizada por un T.19, salvo que el volumen de la carga y/o personal exceda su capacidad, en cuyo caso lo hace un T.10.

El principio en Aviano fue difícil y se trabajó duro para que todo estuviese en condiciones. Se instalaron unos módulos para situar Jefatura, el comedor y una sala de descanso. Para otros menesteres se aprovecharon edificios ya existentes de la USAF. Pero gracias al trabajo de los primeros en llegar, todo ha funcionado correctamente, mejor o peor, pero cumpliendo con la misión encomendada.

La despedida fue dura para todos los que separaron de sus familias. Verdad es que en el Grupo 31 estamos más acostumbrados a estar fuera de casa



también en Aviano que, operando el mismo tipo de avión en su versión de ataque nocturno, se mostraron dispuestos a cualquier colaboración, particularmente valiosa en lo referente a los posibles problemas con el FLIR/LASER, ya que ellos desplegaron con un banco de comprobación de segundo escalón.

El Grupo de Material desplegó una cantidad de personal que os-

ció entre 109 y 112 personas para atender las necesidades de los ocho C-15 y los dos TK-10, algunos de ellos temporalmente para tareas concretas repartidos en cinco oficiales, de 100 a 105 suboficiales, de dos a cuatro cabos, y entre uno y cuatro civiles (con categorías de ingeniero técnico a técnico básico).

Buscando un factor de comparación con otras unidades des-

plegadas en Aviano, diremos que el escuadrón VAQ 130 de EA-6 destacó en Aviano a 100 marineros para el soporte de cinco aviones, que el 555 escuadrón de F-16 se desplazó desde Aviano a la Tyndall AFB, con 200 personas y 14 aviones, y que el escuadrón de Marines desplazó 126 personas.

El grupo de Material suponía aproximadamente la mitad del

que otras unidades. Pero en principio, el no saber en qué condiciones se va a operar, el hecho de que vas a una guerra, hace que todo sea diferente, que ni siquiera el más acostumbrado a estar separado, pueda reprimir una sensación extraña, esa sensación que todos sentimos al separarnos de nuestra familia.

Unos se fueron para 45 días, otros para 60, otros para 3 semanas; papá consiguió el nivel del avión y tres meses y medio después del comienzo de la operación Icaro, llegó el día de la despedida. Una despedida que nunca es tan dura como cuando le toca a uno mismo. ¡Qué más da cuanto tiempo fuese a estar fuera de casa! Era la primera vez que iba a estar tanto tiempo separado de mamá, y por supuesto de

tí. No quise despertarte, pero tú debiste notar que me iba y cuando subía a la furgoneta que fue a recogerme oí «papá, papá» y te ví, en brazos de mamá, asomada a la ventana, como diciendo «¿Dónde vas, papá?».

Hija, la guerra en la que está papá es la misma guerra que sufren los cascos azules españoles que están en tierra; pero se vive de distinta forma; ogros horarios; alojamiento en hoteles; no se puede comparar. Pero en esta guerra, de una u otra forma, participa, para empezar, la Base Aérea de Zaragoza al completo, y dentro de poco, el Ala 12 de Torrejón, con el apoyo del Ala 35, y mejor no seguir nombrando, pues me dejaría a alguien y aquí cuenta todo el mundo; muchos están en

el anonimato, como «el cabo» de automóviles, conocido así en lugar de su nombre, porque «como soy el único cabo...».

Hija: todas estas personas intentan, de una u otra manera, que esta guerra se acabe de una vez por todas. No lo hacen luchando, sino evitando que se luche.

Hija: aunque no lo piensen así, todas estas personas intentan que esa luna llena que, con silencio, vio aparecer la tripulación del Dumbo 26, pueda ser vista por muchos niños, pequeños como tú, pertenecientes a un país, en el que aparentemente, desde 14.000 pies de altitud, todo está en calma.

Duerme tranquila hija; mamá cuida de tí mientras papá no está. •