El Ala 35 en el Destacamento Icaro

José A. Pizarro Pizarro
Teniente Coronel de Aviación

LOS primeros análisis del E.M. del MALEV en relación con la Operación Icaro fueron concluyentes: era indispensable que el Ala 35 formara parte de la agrupación aérea para proporcionar un fuerte apoyo por el transporte que garantizase el normal funcionamiento de las unidades destacadas en la Base de Aviano. Al principio se consideró la posibilidad de utilizar un T-19 diario pero en seguida se llegó a la conclusión de que, tras el despliegue inicial, sería suficiente una línea de tres aviones semanales para mantener el nivel operativo requerido. Con el paso del tiempo este número quedaría reducido a los dos aviones semanales que están operando en la actualidad.

Para el Ala 35 formar parte de una agrupación aérea como ésta no resultaba una novedad. Desde su creación, allá por 1955, la unidad ha estado siempre presente en todos los escenarios en que ha sido requerida la presencia del Ejército del Aire y una línea al Norte de Italia no suponía nada fuera de lo corriente. Sin embargo una línea con comienzo en Getafe y escalas en Torrejón, a veces también en Zaragoza, Aviano, Zaragoza, Torrejón y Getafe de nuevo, todo ello en un día, suponía un número de horas de actividad al menos inusual. Con el tiempo los tramos se irían ajustando a las circunstancias y las posibilidades, y los vuelos se planearían con una escala en Torrejón o en Zaragoza tanto a la ida como a la vuelta, pero sin descartar nunca las posibles excepciones.

Desde los primeros días del destacamento los T-19 y sus tripulaciones formaron parte del paisaje habitual de la operación al lado de los compañeros del Ala 31 y de los sufridos hombre y mujeres vestidos de camuflaje de la EADA. Poco a poco el destacamento se fue consolidando y las operaciones de transporte, al principio intensas, se fueron volviendo rutinarias, ¡pero en absoluto aburridas!.

Para el Ejército del Aire no era la primera experiencia internacional ni la primera vez que la actual generación de aviadores militares españoles se iba a exponer a la acción de las armas de un posible enemigo. Las experiencias de las unidades de Transporte en Namibia y tantos otros escenarios africanos ya habían permitido evaluar nuestras posibilidades en este terreno y la expectativas eran de lo más favorables.

Toda España estuvo pendiente del despliegue de nuestros primeros aviones de combate en un teatro de operaciones exterior en los ya lejanos

En el fondo
de la cabina de carga
ya están algunos equipajes
y los repuestos,
faltan los pallets
que trae la uña.

Destino Aviano
Supervisores de carga

Juan Jiménez Rico
Suboficial Mayor de Aviación
Francisco de Asis Rodriguez Zazo
Brigada de Aviación

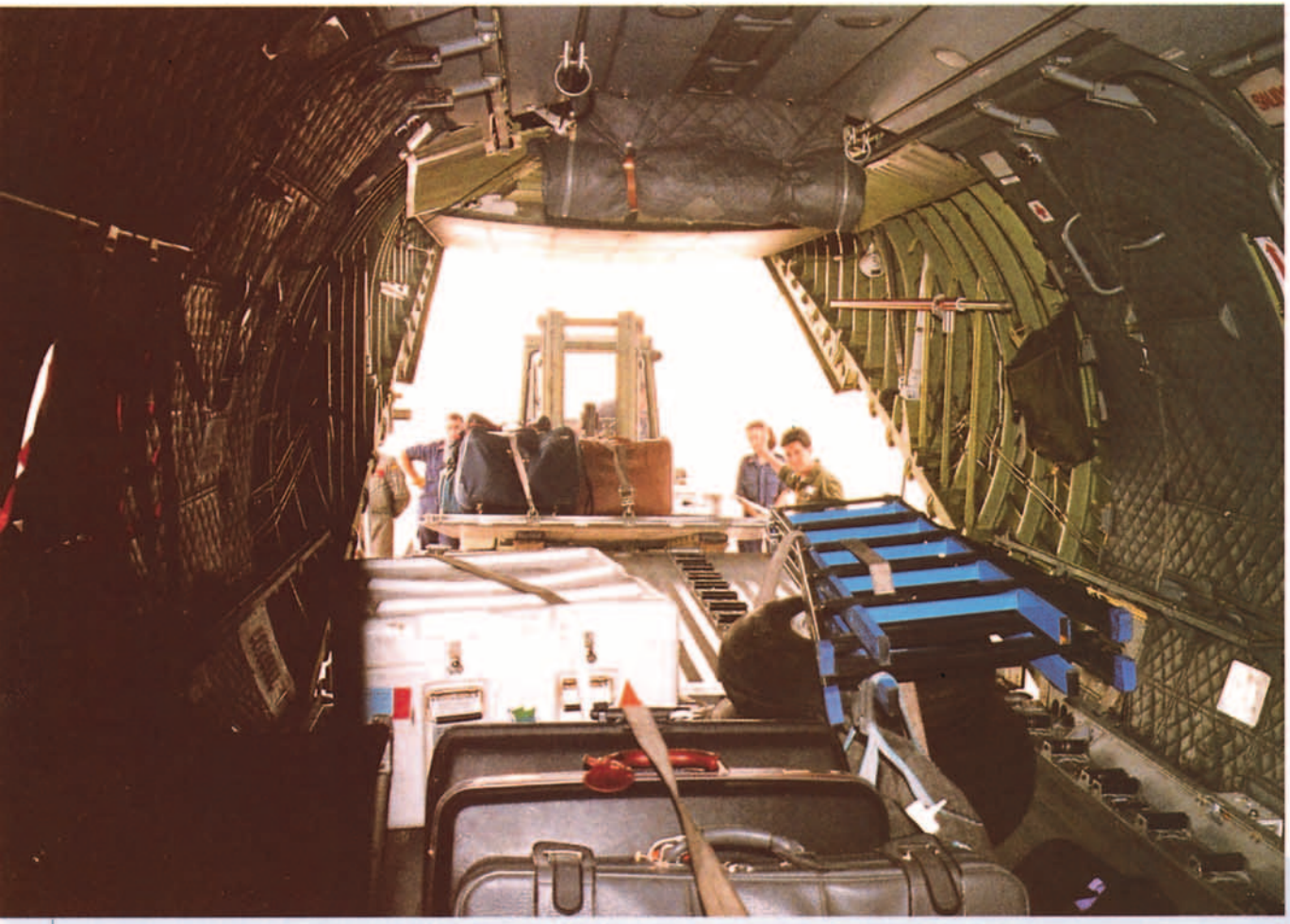
AQUÍ ESTAMOS

Otro rumbo, otro horizonte, otras tierras, otras gentes ..., da igual. Es una más de las misiones a cumplir por tripulantes y material aéreos de esta unidad; la única de nuestro Ejército del Aire que desde su creación en 1955, no ha cambiado de denominación ni emplazamiento:

ALA 35 DE TRANSPORTE

Sí, en la Base Aérea de Getafe. Casi, casi tocando Madrid en su zona sur. Justo al pie mismo y a la sombra del Corazón de Jesús que corona el Cerro de los Angeles; esa pequeña altitud, nada significativa en la orografía de España, que se pavonea er-

Bajo las nubes
va quedando atrás Marsella,
el día es ideal para el vuelo.



guida entre los pinos que la ornan, por aquello de que los expertos, en su día, llegaron a la feliz coincidencia de asignarle el centro geográfico del territorio peninsular español.

Esta es nuestra unidad. Ya sabes nuestra ubicación. Aquí estamos desde hace un montón de años, justo desde que en Madrid se iniciara la actividad aeronáutica allá por 1911. Exactamente donde por vez primera aterrizó Jules Vedrines vencedor de la carrera aérea París-Madrid. En el mismo lugar conocido antaño como Dehesa de Santa Quiteria y donde en 1920 se fundó la primera Escuela de Aviación Militar.

Para tu información, aunque sea un tanto de pasada, queremos significar que el escudo heráldico de Getafe, en uno de sus cuarteles, posee un campo sembrado de aviones y que en las distintas entradas de acceso a esta ciudad luce emblemática la frase "BIENVENIDO A GETAFE, CUNA DE LA AVIACION ESPAÑOLA".

LA MISION

Tras la configuración del avión, comprobaciones de rigor y cálculo de velocidades en las tablas, el T-19, (CASA-235, producto de nuestra primera industria aeronáutica) rueda ya con los primeros albores del día, para dirigirse a la cabecera de pista en espera de que el control de torre autorice el despegue para abordar esta misión que concluirá, salvo incidencias, doce o catorce horas más tarde de nuevo en esta histórica pista de Getafe en la que, por cierto, también efectuó su primer vuelo el autogiro La Cierva.

Hoy, nuestra primera y probablemente única escala será en la Base Aérea de Torrejón. Aquí se llevará a cabo el embarque de carga mixta, compuesta por material y pasaje con destino a Aviano.

Mediante manifiesto, nosotros los cargueros como nos llaman los que no nos conocen, configuramos el avión y conformamos la carga que posteriormente se ha de embarcar palletizada para su estiva, anclaje y transporte.

El supervisor de carga, que así es como se denomina la subespecialidad o función a desempeñar por alguien que forma parte de la tripulación de los aviones de transporte, es de suma importancia en las misiones de aerotransporte, tanto al comienzo, durante o al final de la misma, no sólo por la carga y descarga de las mercancías en cuestión o atención que requiera el pasaje durante la duración del vuelo, sino que, en infinidad de ocasiones se han de resolver contra reloj numerosos problemas que surgen a última hora en las diversas secciones de ayuda al transporte aéreo (SATA´S) de turno.

A veces, los envíos de material o la relación del pasaje no coinciden con lo comunicado con anterioridad, por teletipo o fax a Operaciones del Grupo de Fuerzas Aéreas, debido a prio-

meses de finales de 1994. La prensa se ocupó del asunto con notable interés y por unos días los aviones y los hombres que los tripulaban estuvieron de actualidad. El destacamento empezó a funcionar y poco a poco todo fue entrando por los cauces propios de toda operación militar. De la normal actividad del destacamento formaron parte fundamental los vuelos de las estafetas, los largos viajes a y desde España.

Probablemente habrá muchos, muchísimos detalles, que quedarán para siempre en la memoria de cuantos han participado en el destacamento. Todos recordarán las verdes montañas de los alrededores de la base, los innumerables refugios de aviones, las instalaciones rodeando el mástil de la bandera española.... y los interminables vuelos en los no muy cómodos pero siempre fiables T-19.

Quienes han tenido y aún tienen a su cargo la realización de esos vuelos también recordarán muchas cosas, también para ellos el vuelo es largo y el avión no muy confortable, pero también ellos son integrantes del destacamento Icaro y sienten el orgullo de formar parte de una agrupación que ha actuado en la forma en que lo ha hecho.

Para el Ala 35 la línea de Aviano, como es conocida normalmente, es un vuelo de los de mayor duración de los muchos que se hacen en un solo día. El T-19 es un avión que permite la realización de vuelos de ida y vuelta en el día a toda Europa sin necesidad de reforzar las tripulaciones pero no hay duda de que a veces se vuela un número de horas superior a lo habitual.

La línea sale temprano; en invierno es noche cerrada cuando los cuatro tripulantes se dirigen a su avión, hace frío, las noches invernales de Getafe suelen ser luminosas pero gélidas y

A punto de iniciar la aproximación. Todavía el avión vuela con el piloto automático.

ridades o urgencias que se ocasionan en el último momento. No pocos años de experiencia batallando en el mismo frente y la colaboración de los compañeros que intervienen en estos menesteres, hacen posible que estas incidencias sean resueltas con prontitud y eficacia.

Nosotros podemos transportar casi todo. Sólo nos es prohibitivo: bombas explosivas con espoleta, hidrógeno líquido, nitroglicerina y alguna que otra "cosilla" de este tipo por su evidente peligro de explosión. Pero por lo demás no existen más limitaciones que las derivadas del propio avión.

Ahora que ya sabemos realmente lo que tenemos que transportar, hacemos los necesarios cálculos para determinar la cantidad de combustible que han de suministrarnos.

-¿Sólo 3500 libras? necesitamos como mínimo 1000 libras más o no llegamos a Aviano. -Dice tajante el comandante.

Y como siguiendo un guión preestablecido en el que cada uno de los actores supiera a la perfección su papel, a la hora prevista, da comienzo el original y siempre tenso y a la vez divertido debate con título de sainete ¿QUE ES LO QUE SE QUEDA EN TIERRA?.

-Esto es muy urgente.

-Esto otro es muy necesario.

-Aquello de más allá es importantísimo.

Tras los quince minutos de tira y afloja de rigor, se llega al lógico acuerdo, como no podría ser menos.

Efectuamos la carga, combustible incluído, y nos disponemos a seguir el viaje que promete no demasiadas incidencias por el momento.

Como por ensalmo y en el último minuto aparecen un par de cajas con urgencia máxima de envío.

-No te preocupes, las incluímos en el manifiesto y asunto solucionado.

-Menos mal, los dos metros de altura y más de dos mil Kg. de peso de las dichosas cajas en cuestión, impiden ser cargadas, habrán de enviarse en alguno de los vuelos que con relativa frecuencia realizan los T-10 Hércules de Zaragoza.

-¿Y ese pasajero que no aparece?

-Ya vamos retrasados con el horario previsto.

-¿Se habrá perdido?

-Tendrán que seguir esperando, se-

La pista de Aviano con sus calles de rodaje.

En aparcamiento. Los compañeros de la EADA preparados para iniciar la descarga.

guro que ya no puede tardar demasiado. Forzosamente han de llevárselo en este vuelo. Son órdenes. Tendremos que hacer acopio de una buena dosis de paciencia.

-¿Llegaremos hoy?

Al fin aparece. El portador de un pequeño y sofisticado equipo es el pasajero en cuestión que pide disculpas por la tardanza y da todo tipo de explicaciones para justificarla.

La demora no importa demasiado.

Nos disponemos a partir. En unos momentos estaremos de nuevo en el aire, pero el retraso conlleva forzosamente menos tiempo disponible en la Base de Aviano para llevar a cabo las tareas imprescindibles en los preparativos del viaje de regreso.

Poco más de una hora de vuelo desde el segundo despegue y ya sobrevolamos nuestro litoral catalán. Abajo aparece la recortada Costa Brava. Al frente un horizonte limpio, de un increíble azul intenso en el que se divisa con meridiana nitidez esa línea divisoria entre el agua y el cielo.

Pronto aparecerán por la izquierda las blanquísimas crestas de los Alpes. El avión se zarandea debido a las turbulencias. El pasaje muestra una cierta inquietud. No hay problemas. Este avión no es nada cómodo ni demasiado rápido, pero lo que sí podemos afirmar es que es del todo fiable y seguro.

Más adelante llegaremos a divisar los llanos del Veneto.

-¿Cuánto falta para llegar a Aviano?

-¿Se puede usar el aseo?

-¿Hay bolsas para el mareo?

Preguntas éstas y otras muchas, que sistemáticamente se repiten en cada uno de los trayectos del vuelo, realizados cientos de veces, desde que se estableciera esta línea de estafeta con destino a Aviano para apoyo del Destacamento ICARO, integrado por aviones F-18 de Zaragoza y Torrejón que operan desde esta base, en suelo italiano a orillas del Adriático, y como parte integrante de las fuerzas multinacionales de la OTAN a raiz del conflicto de los Balcanes.

La finalidad de esta estafeta es el transporte de personal y materiales necesarios para que el destacamento pueda llevar a cabo los objetivos que le han sido asignados.

Por fin Aviano. Una vez en tierra vuelta a empezar. Descargar, comprobación de los manifiestos, revisar la nueva carga, cálculo de combustible, repostar ...

A punto de embarcar para regresar a España. Del aparcamiento sólo se puede salir rodando hacia atrás.

los aviones aparecen cubiertos de una fina capa de escarcha. Los trámites de inspección exterior y carga suelen ser breves y en pocos minutos la máquina cobra vida, se encienden luces rojas, amarillas y blancas, suenan avisos, crepita la radio y en seguida los motores hacen vibrar toda la estructura. Pronto el avión está en condiciones de iniciar el rodaje y lentamente se dirige a cabecera de pista; unas breves instrucciones por radio, la rutinaria prueba de motores y tras la corta carrera de despegue se está en el aire; la misión ha comenzado.

El tramo Getafe-Torrejón se puede hacer en visual cuando las circunstancias meteorológicas lo permiten y es la forma preferida. Una navegación a baja cota por el fondo de los valles del Jarama y del Tajuña a primera hora de la mañana es algo muy agradable pero desgraciadamente breve, en seguida se está volando en el pasillo Sur de Torrejón, se alcanza la meseta, entrada en tráfico y aterrizaje, total unos veinte o treinta minutos.

En tierra las cosas no son siempre fáciles; Torrejón no es la base más recogida de España y las grandes distancias entre instalaciones no dejan de ser causa de problemas. A veces unos pasajeros se han equivocado de terminal y están a dos o tres kilómetros de donde ha aparcado el avión, otras veces ha llegado a última hora una petición urgente de un elemento que no estará disponible hasta dentro de media hora, o es necesario recon-

Ante los refugios, los F-18 españoles, al fondo las estribaciones de los Dolomitas.

El sol se va poniendo, ya queda poco para llegar.

La hamburguesa por supuesto, para el camino de vuelta, no queda tiempo para más.

Son las quince treinta. La historia, una vez más, vuelve a repetirse.

El pasajero de turno que no aparece. El pallet de la rampa que pesa algo más de 1000 Kg. ...

-No os dejéis aquí estos bultos.

-¿Has visto si han subido mis maletas?

-¡Eh! Cuidado con este material que es sumamente delicado y ha de llegar intacto.

Por el momento todo en orden y ya rodamos de nuevo para iniciar el viaje de regreso según el horario previsto.

Ante nuestra solicitud a torre, el "stand by" de rigor. Pronto estamos otra vez en el aire. Ahora sopla viento de cola y, casi con toda seguridad, el trayecto de vuelta se hará un poco más corto.

El pasaje trata de acoplarse lo mejor posible a sus respectivos, y siempre bastante incómodos, asientos de lona, conscientes de la larga duración de este vuelo.

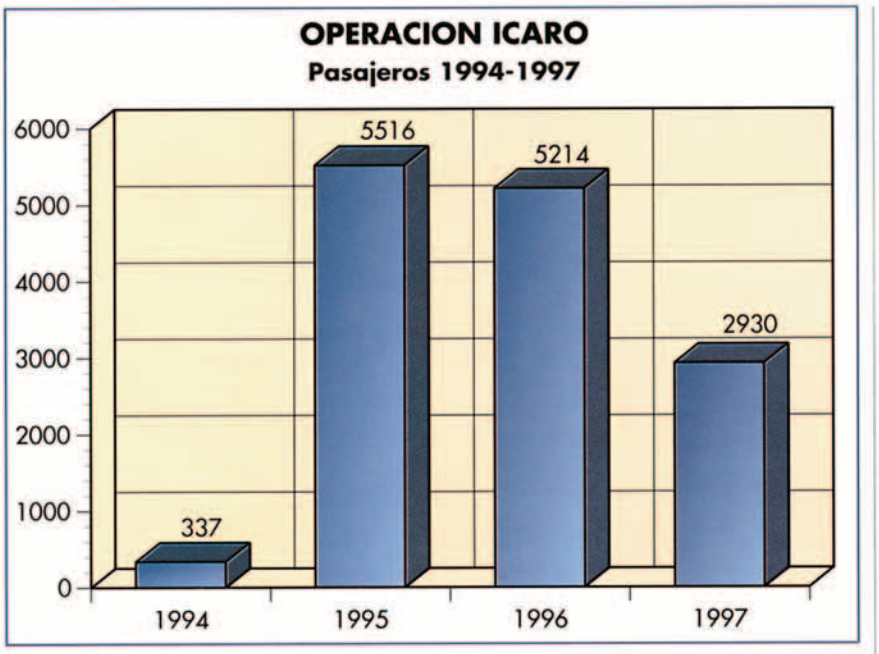
Cinco o seis horas aún, en las que habrá tiempo para cambiar impresiones sobre los últimos acontecimientos acaecidos, leer, dormitar arrullado por el continuo, monótono y ronco sonido de los motores, aburrirse ... y sobre todo, para desear llegar a casa lo antes posible.

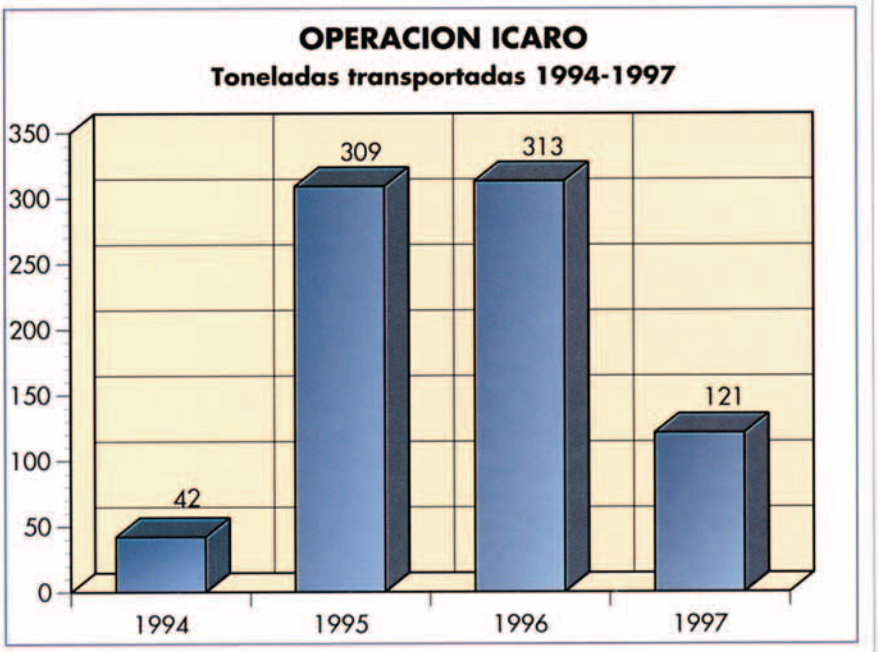
Después de esto, para el pasaje, el viaje habrá concluído. En sus rostros podemos entrever un cierto cansancio.

A nosotros aún nos queda ese último y pequeño tirón para estar de vuelta en Getafe. Unos minutos más y la misión habrá finalizado. También en la tripulación el cansancio se deja sentir por estas interminables jornadas de trabajo. Sin embargo, el ánimo de todos los que desempeñamos este tipo de misiones, realmente frecuentes debido a la escasez de personal, estará siempre dispuesto a cumplir cuanto nos sea encomendado, ya que formamos parte integrante de un colectivo que sabe desempeñar con dedicación total y la máxima profesionalidad todo aquello que forma parte de su cotidiano trabajo. •

figurar el pallet de carga. No suelen faltar emociones. Cuando por fin todo se ha solucionado el control de tráfico aéreo todavía puede dar una última sorpresa pero finalmente se sale y con la eperanza de llegar dentro de horario.

Con un sol surgiendo por encima del horizonte, y que da justo en los ojos, se inicia el tramo España-Italia. Se asciende hasta unos dieciséis mil pies, se nivela el avión y se inicia la lucha con control Barcelona. Siempre hay algo raro con las frecuencias de radio, alguna zona de recepción deficiente o alguna frecuencia que no sale hasta que se está encima de la emisora pero ya los controles conocen a los AME,s 35... y no se inquietan por un silencio nunca muy prolongado. Van apareciendo a la izquierda las cumbres de los Pirineos, poco más adelante se deja a un lado el macizo de Montserrat y en seguida se recorta al frente la línea costera catalana. Se ven con claridad la bahía de Rosas y los acantilados de la Costa Brava marcando el límite entre tierra firme y el brillante Mediterráneo en el que se adivinan algunas olas de crestas blancas.

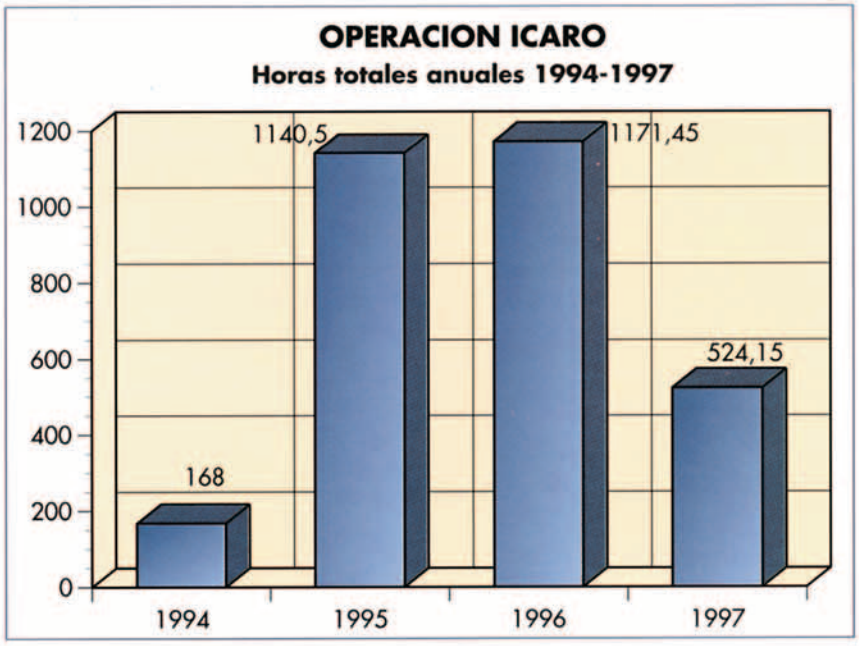




Abandonando el FIR Barcelona se enlaza con Marsella, la radio no falla en este caso y la voz del controlador francés, con su característico acento, proporciona la autorización; nos encamina por encima de toda la Costa Azul hasta la frontera italiana. Enfrente se empieza a dibujar la costa marsellesa con sus característicos recortes y la imponente desembocadura del Ródano. De nuevo sobre tierra firme se va sobrevolando Francia y Mónaco y a la izquierda se empiezan a ver las impresionantes cumbres de los Alpes. Para algún iniciado es un momento feliz al reconocer en medio del mar de picos nevados la característica silueta del Cervino o el perfil del Mont Blanc, cumbres que hacen soñar a todos los aficionados a la montaña y que vistas desde lo alto resultan tan desafiantes como sobre el terreno.

En las cercanías de Génova hay que añadir a la luz de "No Fumar" la de "Abróchense los Cinturones". Con mucha frecuencia el Golfo de Génova se encuentra cubierto de nubes que alcanzan y rebasan la altura a la que vuela el avión y que obligan a efectuar algunos cambios de rumbo. El radar presenta continuamente en la pantalla del EFIS grandes manchas que van del verde oscuro al rojo y entre las cuales se intenta hacer pasar la línea blanca que indica la ruta prevista por el Omega. El avión se zarandea, las comunicaciones se dificultan y el piloto piensa en cómo irán los pasajeros en la estrecha cabina de carga, los asientos de lona del T-19, como los de todo avión militar de transporte que se precie, no son el colmo de la comodidad y cuando se entra en turbulencia no contribuyen precisamente al confort del pasaje.

Pasada la zona de nubes suele quedar una neblina pegada al suelo que ya no se abandona hasta las cercanías de Aviano; no supone ninguna molestia y ya los problemas de la tripulación se limitan a conseguir el enlace con "Pavón", para anticipar la petición de combustible, y sobre todo entender las instrucciones del controlador de Aviano. Esta fase final del vuelo, cuando los controladores italianos son sustituidos por los americanos de los controles de aproximación y aeródromo, es sin duda la más laboriosa. Los controladores parecen complacerse en crear dificultades con su ininteligible jerga y los apuros que hacen pasar algunas veces son de los que se recuerdan. Un "guia su bi dan" puede ser objeto de análisis por los dos pilotos y hasta de controversia en cuanto a su significado hasta que uno de ellos cae en la cuenta de que lo que se ha pretendido decir es "The landing gear should be down". Al final se termina saliendo del apuro y la pista de Aviano se percibe en el morro. En corta final aparecen los numerosos refugios de aviones y cuando el avión rueda sobre la pista se tiene la completa sensación de estar en una base operativa en tiempo de guerra. Los aviones de las zonas de dispersión aparecen armados, a la izquierda se encuentran los AWACS, más adelante los Prowler y los Raven de Guerra Electrónica y a la derecha los de reabastecimiento en vuelo. Nuestro aparcamiento es casi al final



de pista a la derecha y desde la cabina ya se ve a los compañeros de la EADA con sus vehículos verdes y la carga del vuelo de regreso. Todo parece funcionar como un reloj pero a veces éste acumula retrasos. Ninguno de los tripulantes de los T-19 podrá olvidar los eternos minutos de espera al lado del avión, que ya ha sido descargado y cargado para el regreso, esperando al parsimonioso camión cisterna americano que muy lentamente aparece -cuando por fin se decide a aparecer- allá al otro lado de la pista, como si quisiera dejar constancia de su importancia y estuviese completamente al margen de las prisas de los agobiados españoles que, cansados y hambrientos, tienen que dejar el avión repostado antes de poder salir hacia la zona de apoyo.

El tiempo disponible para el descanso ha quedado reducido al mínimo y en seguida es preciso regresar así que a toda prisa se consiguen unas hamburguesas y unas "soft drinks" y en el sufrido Nissan de la EADA, con la mostaza escurriendo por el canto de la mano, se intenta comer algo, más que nada para tener la sensación de que se ha comido.

A la hora en punto, con la precisión de quien tiene ganas de volver a casa, el pasaje y los tripulantes se encuentran al lado del avión, todo está dispuesto para el regreso y sólo falta la autorización de salida. Uno de los pilotos pone la radio, pregunta al control y se entera de que ¡tenemos media hora de demora!.

Cuando por fin se puede embarcar, poner los motores en marcha y se cuenta con la autorización pertinente hay que salir marcha atrás del aparcamiento. No tiene nada de especial, pero alguno que otro ha vuelto loco al paciente controlador de la EADA interpretando sus señas de una forma algo particular y saliendo a la calle de rodaje a poca distancia del límite.

Nueva serie de instrucciones en un inglés aeronáutico inolvidable y se está en carrera de despegue. El avión va pesado, muy pesado, no se puede escatimar combustible si se quiere evitar la escala en Reus y los pallets y los pasajeros llenan la cabina de carga. Por fin se sale al aire y lentamente se va ganando altura, en seguida los controladores italianos sustituyen a los americanos y se puede disfrutar del vuelo. A ello contribuye la aparición de Venecia a la izquierda del avión; es curioso el espectáculo de la ciudad desde el aire con su autopista de acceso, sus monumentos, sus canales y sus islas. Algunos de los pasajeros reconocen un lugar en el que han pasado unos días de turismo maravillosos.

El sol da de nuevo en los ojos, el viento que a la ida favorecía ahora disminuye la velocidad del avión sobre el suelo, se hacen cálculos pero no hay problemas, se puede llegar a destino sin escalas intermedias. Va cayendo el sol, la costa francesa sucede a la italiana y a ésta la española cuando ya es casi de noche. Sólo han pasado unas horas desde que se salió, pero como siempre que se regresa a España produce cierta satisfacción oír de nuevo a los controladores es-

Esta vez se dispone de algo más de espacio y el pasaje se acomoda mejor que de costumbre.

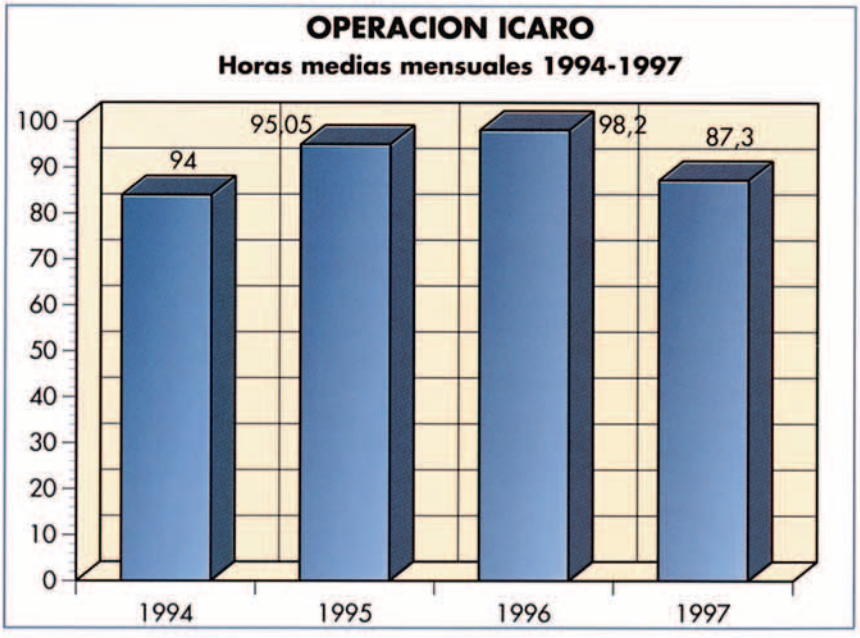
La uña acerca el pallet al avión, el conductor va siguiendo las indicaciones del supervisor de carga.

pañoles cuando nos dirigen de vuelta a casa.

De noche se aterriza en Zaragoza o en Torrejón, se paran los motores y el cansado pasaje desciende un tanto aturdido; han sido cuatro o cinco largas horas de no muy confortable vuelo pero por fin se está en destino. Para la tripulación aún queda un último tramo así que se reposta el avión, se pone en marcha y se da el último salto, éste ya breve.

En Getafe esperan los eficientes hombres y mujeres del servicio de línea: el Servicio contra Incendios, el soldado que pone los calzos y enchufa el APU, el suboficial de pista a comprobar el estado en que llega el avión, el suboficial y el soldado de la cisterna de combustible, los conductores de la uña de carga, el Oficial de Vuelos y muchas veces el Capitán de Día a recoger a los compañeros; el vuelo ha terminado.

De esta forma u otra muy parecida han transcurrido y transcurren en la actualidad infinidad de misiones por medio de las cuales el Ala 35 desempeña su papel en la Operación Icaro. Miles de pasajeros y de elementos necesarios para la Operación han sido y son transportados continuamente por los no muy cómodos pero siempre fieles y hasta simpáticos T-19 que en Aviano, como en Tirana, en Mostar, Split o donde sea necesario mantienen la línea que siempre ha caracterizado a las unidades de Transporte del Ejército del Aire y que tan bien refleja el lema expresado en su escudo: Con sol y moscas o en noche de tormenta, el Transporte siempre en el aire. ■



OPERACION ICARO (Totales 1994-1997)			
Horas medias mensuales	Horas Totales	Pasajeros transportados	Toneladas transportadas
88:30	2974:30	13.997	785

Nota: Los datos referentes a 1997 son hasta el 19 de junio.